Der Wiederaufbau der Deutschen Handelsflotte

Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doktors
der Staatswissenschaften (rer. pol.) — der rechts-
und staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität
Breslau

vorgelegt
von

Walter Strauß

1931.

Buchdruckerei Erich & Herbert Hoppe, H. Radeks Nachflg., Cosel O.-S.

Gedruckt mit Genehmigung
der rechts- und staatswissenschaftl. Fakultät
der Universität Breslau
Berichterstatter: Professor Dr. Mitscherlich

Meinen lieben Eltern.

Literatur.

R. v. d. Borght, „Das Verkehrswesen." Leipzig, 1925.

Emil Sax, „Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft," Wien 1878.

Gustav Cohn, „System der Nationalökonomie." 3. Bd. Die Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens. Stuttgart, 1898.

Josef Grunzel, „System der Verkehrspolitik." Leipzig, 1908.

Wilhelm Götz, „Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels." Stuttgart, 1888.

Otto Blum, „Der Weltverkehr und seine Technik im 20. Jahrhundert." 2 Bde. Stuttgart und Berlin, 1921.

Karl Thieß, „Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Gegenwart." Leipzig, 1907.

Karl Wiedenfeld, „Die nordwesteuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung." Berlin, 1903.

E. Fitger, „Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart." Leipzig, 1902.

„Nautikus." Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen, Berlin.

„Schiffahrtsjahrbuch." Hamburg.

„Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd." Bremen.

„Statistik des Deutschen Reiches." Bd. 309, 310.

„Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich."

„Vierteljahrshefte der Statistik des Deutschen Reiches." 32. Jahrgang, 4. Heft.

Kägbein, „Die Hamburg-Amerika-Linie, ihre Vorkriegsentwicklung und Wiederaufbau." Hamburg, 1924.

„Wiederaufbau der Deutschen Ueberseeschiffahrt." Herausgegeben von der Hamburg-Amerika-Linie. Hamburg, 1924.

W. Ehlers, „Der Norddeutsche Lloyd in der Vergangenheit und Gegenwart.“ Bremen, 1924.

C. Commentz, „Die Grundlagen der Rentabilität von Frachtschiffen und ihre Beeinflussung durch die moderne Technik.“ Charlottenburg, 1912.

H. Haarmann, „Die ökonomische Bedeutung der Technik in der Seeschiffahrt.“ Leipzig, 1908.

W. Laeisz, „Technik und Wirtschaftlichkeit im Schiffahrtsbetriebe.“ Jena, 1910.

R. Schachner, „Das Tarifwesen in der Personenbeförderung der transozeanischen Dampfschiffahrt.“ Karlsruhe, 1904.

v. Weichs, „Untersuchung über die Grundlagen des Tarifwesens der Seeschiffahrt.“ (In „Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft.“ Bd. 50. Tübingen, 1894.)

R. Liefmann, „Kartelle und Trusts.“ Stuttgart, 1910.

Paul Lenz, „Die Konzentration im Schiffahrtsgewerbe.“ Jena, 1913.

W. Greve, „Schiffahrtssubventionen der Gegenwart.“ Hamburg, 1903.

Bernhard Harms, „Volkswirtschaft und Weltwirtschaft“. (Schriften des Institutes für Seeverkehr und Weltwirtschaft.) Jena, 1912.

Bernhard Harms, „Die Zukunft der deutschen Handelspolitik.“ Jena, 1925.

Ernst Schultze, „Die Zerrüttung der Weltwirtschaft.“ 1922.

„Handbuch der Politik.“

„Der Friedensvertrag von Versailles.“ Text.

Geschäftsberichte des „Norddeutschen Lloyd.“ 1913—24.

Geschäftsberichte der „Hamburg-Amerika-Linie.“ 1913—24.

Jahresberichte der Hamburger Handelskammer. 1923, 24.

Fahrpreisverzeichnisse der „Hamburg-Amerika-Linie.“ 1913, 1922—25.

Mitteilungen des „Verbandes Deutscher Reeder.“ Hamburg, Adolphsbrücke 9.

Mitteilungen des „Germanischen Lloyd.“ Berlin, Alsenstr. 12.

Zeitungen, Zeitschriften und einzelne Jahresberichte Deutscher Schiffahrtsgesellschaften.

Inhalt.

Einleitung.

Einer der schwersten Schläge, der das deutsche Wirtschaftsleben nach dem unglücklichen Ausgang des Krieges betroffen hatte, war der Verlust der Handelsflotte. „Die Deutsche Regierung überträgt in ihrem Namen und mit verbindlicher Wirkung für und gegen alle Beteiligten den alliierten und assoziierten Regierungen das Eigentum an allen den Reichsangehörigen gehörenden Schiffen von 1 600 Br.-R.T. und darüber, ferner die Hälfte des Tonnengehaltes der Schiffe, deren Bruttoraumgehalt zwischen 1000 und 1600 Br.R.T. beträgt." 1)

Mit dieser Bestimmung eignete sich die Entente den Rest aller aus dem Kriege übrig gebliebenen nennenswerten Schiffe der deutschen Handelsflotte an. Vor dem Kriege mit 5 459 296 Br.R.T. in der Reihe der Welthandelsflotten den zweiten Platz einnehmend, an Qualität wohl von keiner anderen übertroffen, war sie auf 672 671 Br.R.T. kleiner für den Ueberseedienst nicht verwendbarer Fahrzeuge zusammengeschrumpft. 2) Treffender kann der Zusammenbruch nicht illustriert werden als durch die Tatsache, daß unseren beiden Großhäfen Hamburg und Bremen, die zusammen mit 2,6 Millionen Br.R.T. fast die Hälfte der alten Flotte besessen hatten, nur noch etwa 140 000 T. verblieben waren, von denen für den eigentlichen Handelsverkehr kaum ein Schiff in Betracht kam. 3)

Deutschland stand nun vor der Wahl, entweder seinen Ueberseehandel in Zukunft durch die fremde Flagge abwickeln zu lassen, und so in einer seiner wichtigsten Lebensfunktionen vom Auslande abhängig zu bleiben, oder aber eine Flotte von Grund auf neu zu schaffen. Es wäre mit der Einstellung unserer Schiffahrtskreise, denen ihre Vormachtstellung auf dem Weltmeer noch in frischer Erinnerung war, nicht zu vereinbaren gewesen,

---

1) Art. 231, Anl. 3 des „Friedensvertrages."
2) „Lloyds Register". („Stat. Jb. f. Dt. Reich" 1921/22
3) Heineken in „Jahrbuch des Nordd. Ll." 1918/19.

wenn sie jetzt mut- und tatenlos die Hände in den Schoß gelegt hätten. Ein von weitschauendem Hanseatengeist und deutschem Pflichtgefühl getragener Lebenswillen konnte es ermöglichen, daß es den deutschen Reedern gelungen ist, in verhältnismäßig sehr kurzer Zeit wieder eine beachtliche Stellung in der Welt einzunehmen.

Die deutsche Flotte besaß an Schiffen über 100 Br.R.T.: 1)

am	1. 7.	1920:	672 671	Br.R.T.
a	„	1921:	717 450	„
„	„	1922:	1 887 408	„
„	„	1923:	2 590 000	„
„	„	1924:	2 953 671	„
„	„	1925:	3 063 000	„

Diese Tatsache verdient umsomehr hervorgehoben zu werden, als wohl kaum ein anderer Zweig der deutschen Volkswirtschaft von den Folgen des Krieges und den Auswirkungen des Friedensdiktates so sehr in Mitleidenschaft gezogen worden ist wie die Seeschiffahrt und keiner Institution die Grundlagen und Voraussetzungen für ihren Wiederaufbau in größerem Umfange genommen worden sind als der Handelsflotte.

Die Schwierigkeiten, die sich hier ergaben, fußten nicht allein auf den Schiffahrt und Flotte speziell betreffenden Bestimmungen des „Vertrages", sondern, da die Seeschiffahrt so sehr von den allgemeinen volks- und weltwirtschaftlichen Bedingungen eines Landes abhängig ist, auf dem Diktat in seiner Gesamtheit, das dem deutschen Reedereigewerbe die Grundlagen z. T. völlig genommen, z. T. stark beschnitten hatte, und so mehr oder weniger für dieses verhängnisvoll geworden ist, so daß man ohne Berücksichtigung dieser allgemeinen Entwicklung den Wiederaufbau unserer Handelsflotte nicht richtig zu würdigen vermag.

---

1) Nach Lloyds Register. (Stat. Jb. f. d. Dt. Reich")

Kapitel I.

Die Notwendigkeit einer Handelsflotte für Deutschlands Volkswirtschaft.

Für die Stellung eines Staates innerhalb der Völkergemeinschaft sind letzten Endes maßgebend die Kräfte, die er aus sich selbst heraus zu entwickeln vermag. Diese Kräfte fließen einerseits aus der Größe seiner Bevölkerung, andererseits aus der Höhe seiner Kultur, d. h. aus dem Umfange der materiellen und immateriellen Bedürfnisse seiner Mitglieder. Aufgabe einer Volkswirtschaft muß es daher sein, „die steigende Ernährung und Bedürfnisbefriedigung einer steigenden Bevölkerung auf einem gegebenen Territorium zu gewährleisten.“

Eine Volkswirtschaft, die diese Aufgabe erfüllen will, muß die Mittel hierzu bereitstellen können. Die Landwirtschaft allein, deren Ausdehnung durch das beschränkte Vorhandensein von Grund und Boden, durch Bodenbeschaffenheit und Klima Grenzen gesteckt sind, ist dazu nicht in der Lage. Aus diesem Grunde läßt eine überwiegend agrarisch orientierte Volkswirtschaft den Fortschritten seiner Bevölkerung und seiner Kultur einen verhältnismäßig nur engen Spielraum. Es müssen andere Mittel angewendet werden, die eine wachsende Bedürfnisbefriedigung nach diesen beiden Richtungen ermöglichen. Dies geschieht einmal durch die Industrialisierung des Wirtschaftslebens mit seiner Verflechtung in die Weltwirtschaft.

Die Industrie, die eine fast unbegrenzte Ausdehnungsmöglichkeit besitzt, kann zunächst gegen ihre Produkte die zur Ernährung einer steigenden Bevölkerung fehlenden Bodenprodukte eintauschen, darüber hinaus aber noch die Mittel beschaffen, welche einer steigenden Ernährung und dem Kulturfortschritt zu Gute kommen, endlich letzteren direkt durch Bereitstellung von Bedarfsartikeln befriedigen und fördern. So besteht also notwendiger Weise zunächst für diese Volkswirtschaft ein Austauschverhältnis mit anderen Volkswirtschaften auf der Grundlage:

Industrieprodukte gegen Nahrungsmittel bezw. Genußmittel, indem letztere als ein Aggregat des Kulturfortschrittes anzusehen sind.

Es besitzt aber selten ein solcher „Industriestaat" innerhalb seiner Grenzen soviel Rohstoffe, als er Fabrikate herstellen muß oder im Interesse des wirtschaftlichen Fortschrittes gern möchte. Er ist also auch in dieser Hinsicht mehr oder weniger auf das Ausland angewiesen, so daß ein Ausfuhrgeschäft ein oder mehrere Einfuhrgeschäfte zur Voraussetzung haben muß, in dem Maße, in dem das zur Ausfuhr bestimmte Gut sich aus Rohstoffen zusammensetzt, die nicht oder nur in unzureichender Menge im Inland erzeugt werden. Hierdurch ergibt sich das Austauschverhältnis: Fabrikat gegen Rohstoff.

Dann führt ein noch so fortgeschrittener Staat auch Industrieerzeugnisse aus dem Auslande ein, einmal solche, die er infolge ungünstiger oder mangelnder Produktionsbedingungen nicht selbst erzeugen will oder kann, ferner aber auch solche, die er selbst produziert. Der Austausch Fabrikat gegen Fabrikat stellt die dritte Gruppe der Tauschbeziehungen einer modernen Volkswirtschaft mit der Gesamtheit der übrigen Wirtschaftseinheiten dar.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß der Industriestaat auch Bodenerzeugnisse ausführt, einmal solche, die im Ueberfluß vorhanden sind, weiterhin solche, deren Ausfuhr aus anderen Gründen erfolgt, deren Untersuchung jedoch zu weit führen würde.

In engem Zusammenhang mit der Tätigkeit der Industrie, die für die Ausfuhr arbeitet, steht die Uebernahme der Vermittlung des Handels zwischen dritten Ländern, indem ein Staat seine Beziehungen zu den einzelnen Ländern dazu benutzt, eine größere Menge der betreffenden Produkte einzuführen, als er selber braucht, um den Ueberschuß an die Länder weiterzuveräußern, die dieser Beziehungen entraten.

In den Fortschritten der Industrie und des Handels liegen einerseits die Voraussetzungen für den Unterhalt einer steigenden Bevölkerung und die Befriedigung einer wachsenden Kultur, andererseits wohnt einem Industrie- und Handelsstaat als solchem die Kraft inne, eine größere Bevölkerung hervorzubringen als ein Agrarstaat, da die Landwirtschaft zur Begrenzung des

Nachwuchses neigt. Gleichfalls ist eine Förderung der Kultur eher von Handel und Industrie als von der konservativen Landwirtschaft zu erwarten, ohne damit sagen zu wollen, daß die Landwirtschaft keine Bedeutung für Staat und Volkswirtschaft besitzt.

Wenn also innerhalb der Grenzen eines Landes eine große, wachsende Bevölkerung und ein hoher Stand der Kultur gewährleistet sein soll, muß auch eine wachsende Industrie und eine steigende Beteiligung am Welthandel Platz greifen. In dem Maße, als dies geschieht, kann nicht nur der Bevölkerungszuwachs im Lande bleiben, sondern es sind auch die Voraussetzungen für eine raschere Steigerung der Bevölkerung und eines stärkeren Kulturfortschrittes gegeben.

So ist denn kaum eine wirtschaftliche Erscheinung für die meisten Länder so bedeutsam als die, daß sie in ihrem Wirtschaftsleben nach vielen Richtungen hin auf mehr oder weniger enge Beziehungen mit anderen Wirtschaftsgebieten angewiesen sind, deren Abbruch zur Folge haben würde eine Gefährdung ihres wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Bestandes.

Ein großer Teil des Warenverkehrs ist aber nur auf dem Seewege möglich. So kommen für die Volkswirtschaften Europas in mannigfacher Hinsicht überseeische Beziehungen in Frage. Einmal handelt es sich um Nahrungsmittel, Genußmittel und Rohstoffe, in deren Bezug Europa völlig abhängig von Uebersee ist, wie Baumwolle aus den Ver. Staaten, Indien und China, Kautschuk aus Java und der Malayischen Halbinsel, Jute aus Indien, Salpeter aus Chile, Reis aus Indien, China und Siam, Gewürze aus den Indischen Inseln, Kaffee aus Brasilien, Tee aus China, Japan und Indien, Kakao aus Ceylon, usw., zweitens um solche Produkte, die in Europa in nicht genügender Menge erzeugt werden, weil die Produktionsbedingungen hier schlechter sind als in den betreffenden überseeischen Gebieten. Es kommen in der Hauptsache in Betracht: Weizen aus den Ver. Staaten, Kanada, Argentinien und Indien, Wolle aus Australien und Argentinien, Eisenerze aus Indien und Neufundland, Kupfer aus den Ver. Staaten, Zucker aus Java, Tabak aus Sumatra, Rohseide aus Japan und China, Oelfrüchte aus Ostasien usw. Endlich spielt auch die Einfuhr von Luxusgegenständen besonders aus Ostasien und von anderen Fertigfabrikaten beson-

ders aus den Ver. Staaten eine nicht unerhebliche Rolle in den Austauschbeziehungen Europas mit Uebersee.

Es ist klar, daß in dieser Tatsache schon der Keim für eine starke Ausfuhr nach Uebersee enthalten ist, indem mit dieser jene Einfuhrprodukte z. T. bezahlt werden müssen, und zwar kommen hierfür überwiegend Fertigfabrikate in Betracht, da ja die Industriestaaten Europas ihre Rohstoffe und Nahrungsmittel selbst benötigen. Eine wichtige Ausnahme machen englische Kohle und deutsches Kali.

Es muß auch darauf hingewiesen werden, daß ausgiebig im Handelsverkehr der einzelnen Länder Europas mit dritten europäischen Ländern der Seeweg benutzt wird, nicht nur dann, wenn es nicht anders möglich ist, sondern auch deshalb, weil bekanntlich der Seeweg dem Landweg infolge seiner größeren Billigkeit vorgezogen wird.

So ist denn die Seeschiffahrt untrennbar mit einer modernen Volkswirtschaft verknüpft. Als unentbehrlicher Bestandteil des Verkehrs ist sie ein ausschlaggebender Faktor für die weltwirtschaftliche Stellung eines Landes. Wenn auch die Ueberquerung des Ozeans durch das deutsche Zeppelinluftschiff für den „Ueberlufthandel" ungeahnte Perspektiven eröffnet hat, so ist doch mit einer ernsthaften Konkurrenz des Luftverkehrs für die weiteste Zukunft nicht zu rechnen.

Auch Deutschland war zwangsläufig zu einem wichtigen Gliede der Weltwirtschaft geworden. Nur so war es möglich, für 70 Millionen Deutsche auf demselben Boden Nahrung und Verdienst zu finden, auf dem noch vor 40 Jahren eine halb so zahlreiche Bevölkerung erhalten werden konnte.

Sein Anteil am Welthandel erreichte schätzungsweise 13 %.[1] Der deutsche Boden gab trotz allerintensivster Bearbeitung nicht alles her, was das Volk zur Ernährung brauchte. Abgesehen von den sog. Kolonialwaren mußte etwa ein Sechstel des Nahrungsmittelbedarfes aus dem Ausland eingeführt werden. Bezüglich der gewerblichen Erzeugung war die Abhängigkeit vom Ausland noch bedeutend größer. Dadurch, daß unsere größten Industriezweige, die Metall- und die Textilindustrie, ihren Bedarf an Rohstoffen entweder ausschließlich (Baumwolle, Jute), oder in

---

1) Heineken in „Handbuch der Politik" Jahrg. 1921

mehr oder weniger großen Anteilen (Erze, Hanf, Flachs, Wolle) im Ausland decken mußten, war mittelbar unser ganzes industrielle Leben auf fremde Einfuhren angewiesen, abgesehen davon, daß eine Reihe wichtiger anderer Industrien sich in einer direkten Abhängigkeit von ausländischen Rohstoffen befindet, z. B. die Gummiindustrie (Kautschuk, Guttapercha) und die Lederindustrie (Häute).

1913 betrug der Wert der deutschen Einfuhren im Spezialhandel 10 770,3 Mill. M, die sich auf die verschiedenen Warengruppen folgendermaßen verteilen:

Warengattung	Mill. M
Rohstoffe	5003,5
Halbfabrikate	1238,8
Fabrikate	1478,8
Nahrungs- und Genußmittel	2759,5
Lebende Tiere	289,7

In entsprechender Weise hatte sich die Ausfuhr entwickelt, bei der aber das Schwergewicht auf den Fertigprodukten der Industrie lag:

Warengattung	Mill. M
Rohstoffe	1516,0
Halbfabrikate	1139,4
Fabrikate	6393,8
Nahrungs- und Genußmittel	1035,9
Lebende Tiere	9,4
	Sa. 10096,5 1)

Mit der Weitung seiner Außenhandelsbeziehungen war Deutschland mehr und mehr auf das Meer hinausgedrängt worden, und die Menge seiner seewärts ein- und ausgeführten Güter hatte in schneller Steigerung zugenommen. So hatte besonders die überseeische Einfuhr eine hervorragende Bedeutung gewonnen. In den letzten 25 Jahren vor dem Kriege war sie um annähernd 500 % gestiegen und nahm mengenmäßig 61 % der Gesamteinfuhr ein, während die Einfuhren aus den europäischen Ländern für die selbe Zeit eine Zunahme von nur 80 % aufweisen konnten, wovon überdies noch ein beträchtlicher Teil

1) „Stat. Jb. für das Dt. Reich“, 1914

gleichfalls per Schiff zu uns kam. 1) In nicht so ausgesprochener Weise war Deutschland in seinen Ausfuhren auf überseeische Absatzgebiete angewiesen, da für seine hochwertigen Industrieprodukte, aus denen sich die Ausfuhren ja zum größten Teil zusammensetzten, — sie betrugen vor dem Kriege dem Werte nach 64 % der Gesamtausfuhren — bedeutend mehr die reichen europäischen Länder in Betracht kamen. Aber auch die ausgeführten Rohstoffe, die mengenmäßig mit 88 % den ersten Platz einnahmen, fanden hauptsächlich in dem an diesen Produkten armen Europa ihre Abnehmer. Immerhin wurden von der Gesamtausfuhrmenge 25 Prozent auf dem Seewege versandt.

Im inländischen Güterverkehr spielte die Seeschiffahrt deswegen eine nur kleine Rolle, weil Deutschland eine verhältnismäßig kurze Küste besitzt. Von 108 Mill. Tonnen durch die drei großen Verkehrseinrichtungen, Eisenbahn, Binnenschiffahrt und Seeschiffahrt 1913 im Binnenhandel beförderten Gütermengen entfielen auf letztere 8 Mill. Tonnen.

Der glänzende Aufstieg, den Deutschland in seiner weltwirtschaftlichen Entwicklung zu verzeichnen hatte, fand deshalb auch seinen Ausdruck in dem Umfange des Seeverkehrs der deutschen Häfen: (Angaben in Netto-Reg.-T.) 2)

Jahr	Angekommen	Davon Ausland	Abgegangen	Davon Ausland
1873	6 240 593	5 223 029	6 100 982	5 162 683
1913	34 772 177	27 102 648	34 921 806	27 134 846

Die Bedeutung des Ueberseehandels konnte nicht schärfer in Erscheinung treten, als dieser nach Ausbruch des Weltkrieges völlig zum Erliegen kam. Mag auch immerhin der riesige Kriegsbedarf und der Fortfall der feindlichen Bezugsländer Europas viel dazu beigetragen haben, den Rohstoff- und Nahrungsmittelmangel zu steigern, so ist dennoch nicht wegzuleugnen, daß er in der Hauptsache auf die Lähmung des Ueberseehandels zurückzuführen war, nicht zu vergessen, daß vor dem Kriege auch ein Teil Europas auf dem Seewege mit uns in Verbindung gestanden hatte, und daß weiterhin während des Krieges der Ostseeverkehr in kleinerem Maßstabe aufrecht erhalten werden konnte. 3)

---

1) Wirtsch. und Stat." 26. 5. 24

2) „Stat. Jb. für das Dt. Reich" 1915

3) „Jb. d. Nordd. Ll." Jg. 1914/15 — 18/19

Ein wertvoller Faktor für die Entwicklung der weltwirtschaftlichen Beziehungen eines Landes ist unzweifelhaft die Handelsflotte, die durch Erfüllung hervorragender Funktionen in ihrer Eigenschaft als Mittler eines großen Teils des Handelsverkehrs eine unerläßliche Voraussetzung für eine Volkswirtschaft darstellt, und deren Besitz und fortschreitender Ausbau in der Beurteilung der Ursachen für die Machtstellung eines Landes nicht in letzter Linie genannt werden darf. Auf der Tätigkeit der Flotte beruht ein wesentlicher Teil der Handelsvermittlung mit dem Ausland. Durch Einrichtung von Werbebüros, Organisationen, Sammlung von Aufträgen, Erschließung neuer Absatz- und Bezugsländer bringt die Flotte das Land mit der ganzen Welt in Beziehung und schafft ihm Stellungen in Uebersee. Wenn auch die Entwicklung einer Flotte zunächst von der Gestaltung des Seehandels abhängig ist, wird sie andererseits sein Schrittmacher, ihm wagend vorauseilend und neue Wege weisend. So hat die deutsche Reederei dem Handel und Gewerbefleiß Verkehrslinien geschaffen, die den Vergleich mit keinem anderen Lande zu scheuen brauchen und die die ganze Welt umspannen.

Es beschränken sich aber die Beziehungen zwischen den Völkern nicht auf den Güterverkehr, sondern es kommt noch ein Verkehr von Menschen und Nachrichten in Frage, der nach vielen Richtungen von großer Bedeutung ist. Durch Entsendung von Personen und Nachrichten werden wirtschaftliche Beziehungen eingeleitet, welche die der effektiven Uebertragung der Güter entgegenstehenden Schwierigkeiten überwinden. So reisen und tauschen die Personen Nachrichten aus, um Handelsbeziehungen einzuleiten oder fortzusetzen, um Arbeitsgelegenheiten zu suchen oder zu vergeben. Jedoch sind diese persönlichen Beziehungen nicht allein wirtschaftlicher Art. Die Menschen reisen auch zur Erholung und Gesundheit. Der Personen- und Nachrichtenverkehr dient ferner den mannigfachen Zwecken der menschlichen Geselligkeit und Bildung.

Auch der regelmäßige Personen- und Nachrichtenverkehr erfordert also im Interesse dieser Beziehungen eine eigene Flotte, da nur eine solche in der Lage ist, allen nationalen Anforderungen in dieser Hinsicht zu entsprechen.

Aus dieser umfangreichen Tätigkeit der Flotte resultiert weiterhin die Bedeutung, die sie für die Gestaltung der Wirt-

schafts- und Zahlungsbilanz besitzt, für deren Aktivseite die einkommenden Frachten und Passagen einen wichtigen Posten darstellen. Die deutsche Flotte bewältigte nicht nur einen überwiegenden Teil des über die deutschen Häfen gehenden Waren- und Personenverkehrs — in Hamburg 70 bezw. 90 %, ein Prozentsatz, der sich für die Gesamtheit der deutschen Häfen noch höher stellen mußte, da gerade Hamburg ein Tummelplatz der Auslandsschiffahrt war — und dadurch, daß unsere großen Linienreedereien ihre Schiffe in den belgischen und holländischen Häfen anlegen ließen, welche in der Einfuhr 21 %, in der Ausfuhr 8 % des deutschen Seehandels, aber auch einen beträchtlichen Teil des Personenverkehrs (von den deutschen Auswanderern 1913 z. B. 29 %) an sich gerissen hatten, z. T. auch diesen Verkehr, sondern sie war auch noch in hervorragender Weise an der Vermittlung des Seeverkehrs zwischen dritten Ländern beteiligt, so daß ihre Einnahmen aus Frachten und Passagen der deutschen Volkswirtschaft einen Reingewinn von 300 Mill. M. zubrachten. 1)

Dagegen bedeutet der Mangel einer eigenen Flotte sowohl einen Verdienstentgang für die Volkswirtschaft und damit eine Belastung der Zahlungsbilanz als auch geradezu eine Gefahr für das Wirtschaftsleben. Denn da die Schiffe fremde Häfen nur dann aufsuchen, wenn es sich unbedingt lohnt, so wird es oft vorkommen, daß der dortige Warenverkehr kostspieligen Umladungen ausgesetzt ist, die lähmend wirken müssen. Die fremden Schiffe werden in Bezug auf Frachtkosten und Lieferfristen die Waren des eigenen Landes bevorzugen. Sie können sich sogar durch höhere Frachtraten für Transporte des Auslandes für Opfer schadlos halten, die sie im Interesse der heimischen Produktion bringen, so daß die Waren des Landes ohne eigenen Schiffsbestand weniger wettbewerbsfähig werden.

Endlich sprechen für den Besitz einer eigenen Handelsflotte militärische und politische Rücksichten. Die Handelsmarine schafft und erzieht eine seetüchtige Bevölkerung, die im Kriegsfalle unersetzliche Dienste leistet. Die Handelsflotte liefert der Kriegsmarine nicht nur Fahrzeuge für den Lebensmittel-, Kohlen- und Truppentransport und den Nachrichtendienst, sondern sie kann durch Stellung von Hilfskreuzern die Kampfkraft der Kriegsflotte erhöhen.

---

1) „Wirtsch. u. Stat." 26. 5. 24. und „Jb. Nordd. Ll." 1920/21

Die so dokumentierte Notwendigkeit des Besitzes einer eigenen Handelsflotte hat für Deutschland nach dem Kriege ein noch erheblich schärferes Gepräge erhalten, und zwar sowohl als wichtige Voraussetzung für die Wiedergewinnung unserer weltwirtschaftlichen Stellung als auch in Bezug auf die künftige Gestaltung unserer Zahlungsbilanz.

Es ist vor allem in Betracht zu ziehen, daß die Stellung Deutschlands durch die Folgen des Diktates von Versailles insofern eine beträchtliche Verschiebung erfahren hatte, als der Seehandel weit mehr in den Vordergrund zu stehen kommt als früher. In erster Linie sind es die territorialen Veränderungen, welche die Abhängigkeit der Wirtschaft von überseeischen Ländern verstärkt und den Umfang der deutschen Seeinteressen beträchtlich erweitert haben. Infolge der Abtretung der Provinzen Posen und Westpreußen, die in der Hauptsache als Erzeugungs- weniger als Verbrauchergebiete in Frage kamen, und durch die uns rund 20 % aller Nahrungsmittelerträgnisse verloren gegangen waren, hat sich unsere Ernährungsbasis so weit verengt, daß die Deckung des Bedarfes in Zukunft nicht mehr zu einem Sechstel sondern zu einem Viertel auf ausländische, und zwar in der Hauptsache überseeische, Zufuhren angewiesen ist, 1) zumal auf Rußland, unseren wichtigsten früheren Getreidelieferanten für absehbare Zeit nicht zu rechnen sein wird, wenigstens nicht in den früheren Ausmaßen. Gleichfalls ist unsere Rohstoffgrundlage durch den Verlust Oberschlesiens und Elsaß-Lothringens schmäler geworden. Eisenerze müssen in größeren Mengen als früher aus Schweden, Spanien und Neufundland eingeführt werden; aus einem Kohlenausfuhrland sind wir zu einem Kohleneinfuhrland geworden, wofür auch in der Hauptsache nur auf dem Seewege für uns erreichbare Länder, insbesondere England und Skadinavien, in Frage kommen.

Auch als Absatzgebiete unserer Ausfuhr haben überseeische Länder an Bedeutung gewonnen, nicht nur absolut, weil eine Steigerung auf Grund unserer Reparationsverpflichtungen zur Notwendigkeit geworden ist, sondern auch relativ, weil sich die Richtung unserer Ausfuhr aus verschiedenen Gründen immer mehr seewärts verschoben hat und in Zukunft noch weiter ver-

1) Eulenburg in „Nautikus" 1923.

schieben wird. Es ist nämlich zu beachten, daß die Aufnahmefähigkeit der Länder, die vor dem Kriege unsere Hauptabnehmer gewesen waren, durch den Krieg erheblich gelitten hat. Das gilt nicht nur für Rußland und Oesterreich-Ungarn, sondern auch z. T. für die Siegerstaaten und die neu geschaffenen Länder wie Polen, die Tschecho-Slowakei und die russischen Randstaaten. Die Tatsache, daß unsere Ausfuhr nach Europa Schwierigkeiten hat, wird aber auch in Zukunft nach einer Besserung der allgemeinen Weltwirtschaftslage bestehen bleiben, da die während des Krieges stark fortgeschrittene Industrialisierung vieler Staaten auch deren Aufnahmewilligkeit reduziert hatte.

Deutschlands wirtschaftliche Zukunft liegt also auf dem Meere, in größerem Maße als früher. Die Wiederherstellung und Erhaltung einer dieser Notwendigkeit entsprechenden Wirtschaft kann ohne den Besitz einer Flotte niemals erfolgen. Die dauernde Abhängigkeit von fremden Reedereien würde dem Seehandel die Bewegungsfreiheit rauben, die er zu seiner Entwicklung benötigt, da es in dem Ermessen der fremden Schiffahrt liegen würde, durch willkürliche Gestaltung der Frachtsätze auf den deutschen Warenverkehr gleichsam einen prohibitiv-zöllnerischen Einfluß ausüben zu können. Deutschland mußte wieder hinaus auf das Meer, und es durfte nicht geschehen, daß es aus der Reihe der Länder, die eine eigene Schiffahrt haben, für immer ausgeschlossen werden sollte. Immer hat es sich in der Geschichte erwiesen, daß die Völker, die vom Meere abgedrängt wurden, sehr schnell in ihrer Kräfteentfaltung erlahmten und zu Ländern dritten Ranges herabgesunken sind.

In engem Zusammenhang mit der Notwendigkeit eines stärkeren überseeischen Güterverkehrs für Deutschland steht aber auch die Notwendigkeit eines gesteigerten Personenverkehrs, indem der Ex- und Import mehr als früher in persönliche Fühlungnahme mit den Bezugs- und Absatzländern treten muß, und so der Geschäftsreisendenverkehr eine erhöhte Bedeutung erhalten hat. Gleichfalls tritt der Verkehr, der zur Förderung der Wissenschaften notwendig ist, nach den langen Jahren geistiger Isoliertheit mehr in den Vordergrund, ein Zwang, der um so stärker ist, als nach dem Krieg zwischen den Nationen der Kampf auf allen Gebieten des Lebens in besonderer Schärfe entbrannt ist. In diesem Kampfe Stand zu halten, ist geistige Ertüchtigung und

geistiger Fortschritt durch Kennenlernen fremder wissenschaftlicher Errungenschaften Voraussetzung. Nicht minder ist im Interesse der Ausspannung und Kräftesammlung sowohl für den wirtschaftlichen als auch den geistigen Fortschritt ein ausgedehnter möglichst allen Schichten der Bevölkerung zugänglicher Erholungs- und Vergnügungsverkehr von Wichtigkeit. Alles dieses gilt auch für den Nachrichtenverkehr. Nur eine starke nationale Flotte kann allen Erfordernissen, die sich auf diesen Gebieten ergeben, durch eine entsprechende Verkehrs- und Preispolitik Genüge tun.

Nicht weniger eindringlich beleuchtet die Gestaltung unserer Zahlungsbilanz in der Nachkriegszeit die Notwendigket des Besitzes einer Flotte. Während die Aktivseite mit der Liquidierung der Auslandsunternehmungen und der Wegnahme des im Auslande investierten Kapitals für lange Zeit ihre wichtigsten Posten eingebüßt hatte, ist die Passivseite durch die Reparationsverpflichtungen in unerträglicher Weise vorbelastet. Außerdem kommt ein Ausgleich durch die Handelsbilanz, die infolge des großen Einfuhrbedarfes und der geringeren Ausfuhrmöglichkeit wohl immer passiv bleiben wird, wie es schon vor dem Kriege unter erheblich günstigeren Verhältnissen der Fall gewesen ist, nicht in Frage. Es muß daher jede Gelegenheit, die dazu angetan erscheint, die große Spanne in der Zahlungsbilanz zu verringern, herangezogen werden. Hierzu kann eine Flotte in hervorragender Weise beitragen, indem sie nicht nur von der Fracht und Passagetributentrichtung an das Ausland befreit, sondern auch weiterhin durch Uebernahme von Transporten für andere Länder unserer Volkswirtschaft erhebliche Summen zuzuführen vermag. Endlich ist die Vermittlungstätigkeit der Flotte für die Besserung unserer Handelsbilanz durch Erschließung neuer Absatzgebiete von hohem Wert, umso mehr, als die Steigerung unserer Ausfuhr und damit die Verminderung oder gar Beseitigung der Passivität der Handelsbilanz im Hinblick auf die Reparationszahlungen, die nicht fortgesetzt aus der Vermögenssubstanz geleistet werden können und deshalb Ausfuhrüberschüsse erfordern, zur unbedingten Notwendigkeit geworden ist.

Aus diesen Momenten geht zur Genüge hervor, daß der Wiederaufbau einer Flotte zu den vornehmsten nationalen Aufgaben gerechnet werden mußte, und es erübrigt sich, näher aus-

zuführen, daß Tausende von Seeleuten, Werftarbeitern und Arbeitern durch ihn erst wieder Brot und Verdienst fanden, abgesehen davon, daß die Flotte indirekt durch Wiederbelebung der Wirtschaft überhaupt erst dem deutschen Volke erträgliche Arbeitsmöglichkeiten schaffen kann.

Als sehr bezeichnendes Argument für die Wichtigkeit einer Flotte für Deutschland möchte ich noch die Einstellung der Entente gegenüber unseren Schiffahrtsinteressen anführen. Den Wert unserer Seegeltung richtig einschätzend, unterließen unsere Feinde, ihrer damaligen Mentalität entsprechend, nichts, was der Schiffahrt die Flügel beschneiden und sie wenn möglich für immer verkrüppeln konnte. Fünf Jahre später führte dieselbe Beurteilung zu einem entgegengesetzten Resultat, als unsere Gegner allmählich zur Erkenntnis gekommen waren, daß sie mit einer weiteren Unterdrückung der deutschen Wirtschaft nie zu ihren Reparationen kommen würden. So ist im Dawes-Gutachten von der so wenig beliebten deutschen Schiffahrt garnicht die Rede, da es den Sachverständigen, unter denen sich auch Schiffahrtsexperten befanden, offenbar klar war, daß zum Gedeihen der deutschen Wirtschaft, die im Normaljahr 2,5 Milliarden an Exportüberschüssen herausarbeiten soll, eben auch eine eigene Handelsflotte gehört, die durch neue Lasten nicht erdrosselt werden durfte, und deren Betriebsüberschüsse zum Ausgleich der Zahlungsbilanz ebenso und noch notwendiger sind als vor dem Kriege.

Kapitel II.

Staat und Wiederaufbau.

Die Erkenntnis, daß der Besitz einer eigenen Flotte im höchsten nationalwirtschaftlichen Interesse liege, hatte schon im Kriege zu Maßnahmen des Staates geführt, die ihre Erhaltung gewährleisten sollten. In diesem Sinne ist das Gesetz vom 21. 12. 1915 zu verstehen, das den Verkauf und das Vermieten von Schiffen auch an das neutrale Ausland verbot, dessen Bedeutung aber infolge des Kriegsausganges illusorisch geworden ist, der ja die zwangsweise Ablieferung der Schiffe zur Folge hatte. Im Gegenteil trat jetzt die schädigende Wirkung des Gesetzes in Erscheinung, schädigend insofern, als es den Reedereien die Möglichkeit genommen hatte, in gewissem Umfange an der glänzenden Kriegskonjunktur durch die zu erzielenden hohen Verkaufspreise teilzunehmen. Das Vorgehen der Regierung ist allerdings insofern verständlich, als sie es natürlich nicht zulassen konnte, daß eventuell deutsche Schiffe unseren Feinden Kriegsmaterial zubrachten. Außerdem konnte man damals die Entwicklung der Dinge noch garnicht vorausahnen. Jedenfalls ist aber durch das Gesetz das Gegenteil von dem erreicht worden, was es bezweckte, und es hat somit dazu beigetragen, den raschen Beginn des Wiederaufbaues zu verhindern, da den Reedern sonst unter Umständen sofort erhebliche Summen zur Verfügung gestanden hätten. [1]

Positive Bedeutung ist dagegen dem „Gesetz betreffend den Wiederaufbau der Handelsflotte" vom 7. 11. 1917 beizumessen, nach welchem den Reedereien als Ersatz für die durch Kriegshandlungen verlorenen Schiffe und für die durch den Unterhalt der sich im Ausland befindlichen Schiffe und Besatzungen entstandenen Unkosten Beihilfen gewährt werden sollten. Zunächst richtete sich die Höhe der zu gewährenden Summe nach dem Friedenswert der Schiffe. Später wurden mit Rücksicht auf die enor-

1) „Jb. d. Ndd. Ll." 1917/18. und R. Ges. Bl. 1915 S. 685

men Preissteigerungen durch das Gesetz vom 28. 11. 1918 gewisse Zuschläge, die sog. Revolutionsüberteuerungszuschläge auf die Differenz zwischen Friedenspreis und Neuanschaffungspreis bewilligt, die aber nur die Preissteigerung nach dem 31. Oktober 1918 umfaßten. 1)

Die Höhe der gesamten auf Grund des Gesetzes von 1917 bewilligten Gelder belief sich auf 470 Mil. M. und hätte nach dem damaligen Stand der Schiffbaupreise kaum genügt, um auch nur die Hälfte der durch Kriegsursachen verlorenen Schiffe wiederaufzubauen. Mehrere Male mußte diese Summe infolge der Preissteigerung erhöht werden, und zwar durch die Ueberteuerungsabkommen vom 27. 2. 19, 15. 3. 20 und 22. 5. 20. 2) Als sich dann die Verluste der Reedereien, die während des Krieges verhältnismäßig geringfügig geblieben waren, durch die Ablieferungsverpflichtung auf Grund des „Friedensvertrages" ins Riesenhafte gesteigert hatten, bewilligte das Reich im Flottenenteignungsgesetz vom 31. 8. 19, 3) durch welches die erste Rechtsgrundlage für ein späteres Entschädigungsgesetz geschaffen worden war, den Reedereien für die Durchführung ihres Wiederaufbauprogramms Vorschüsse in unbeschränkter Höhe.

Der Wert dieser reichsseitigen Kredithilfe ist im Hinblick auf die enorme Bedeutung eines möglichst raschen Wiederaufbaues nicht hoch genug einzuschätzen, denn sie versetzte die Reeder in die Lage, schon vor der endgültigen Regelung ihrer Entschädigungsansprüche mit einem umfangreichen Bauprogramm zu beginnen, wenn auch die Unsicherheit über das Schicksal der erlangten Gelder eine volle Ausnutzung des Kredits nicht gestattete.

Die Unsicherheit wurde erst behoben durch das „Gesetz zur Wiederherstellung der Handelsflotte" vom 24. 2. 21. 4) Dieses eigentlich nur in Form eines Gesetzes gekleidete Abkommen beließ den Reedern die bisher schon bewilligten, z. T. schon gezahlten Gelder, die zusammen die Höhe von 7,27 Milliarden er-

---

1) Gesch. Ber. d. H. A. L. 1921
R. Ges. Bl. 1917, S. 1025
2) Deutsche Allgemeine Zeitung 28. 1. 21
3) Deutsche Allg. Zeitung 23. 7. 21
4) Stimming, „Die Lage der Seeschiffahrt" i. Jb. des Ndt. Ll. 1921/22

reichten, und sah außerdem eine einmalige Abfindung in Höhe von 4,7 Milliarden vor, so daß sich die Gesamtentschädigungssumme auf 11,97 Milliarden belief. Diese Milliarden sollten, soweit sie noch nicht in den Händen der Reeder waren, in Raten von 2,5 Milliarden pro Jahr ausgezahlt werden. Dafür übernahmen die Schiffahrtsgesellschaften vertragsgemäß die Verpflichtung, innerhalb eines Zeitraumes von 5 Jahren vom 10. 1. 1920 an gerechnet, ein Drittel des verlorenen Schiffsraumes wiederaufzubauen. Das Gesetz brachte demnach den Reedern nicht das, was sie billigerweise sowohl in ihrem eigenen als auch im volkswirtschaftlichen Interesse hätten erwarten können. Nicht nur, daß sie den überwiegenden Teil ihres Verlustes völlig allein tragen mußten, genügten, nach Ansicht der Reeder, auch die 12 Milliarden schon bei Zustandekommen des Vertrages nicht, um die Finanzierung des vereinbarten Drittels zu decken. Nach einem Voranschlage von dieser Seite wären auf Grund vorsichtigster Schätzungen hierfür mindestens 15 Milliarden notwendig gewesen, so daß also ein Fünftel der Kosten von vornherein von den Reedern selbst hätte zugeschossen werden müssen. Weiterhin erfährt der materielle Wert des Abkommens dadurch eine Abschwächung, daß alle übrigen Verluste, die die Reedereien während und nach dem Kriege erlitten hatten, und deren Größe zahlenmäßig nicht ausdrückbar ist, zum größten Teil garnicht berücksichtigt worden sind, zum anderen Teil im Rahmen der allgemeinen Entschädigungsgesetze nur in ganz geringem Umfange abgegolten wurden, so daß die hierfür von den Reedern aufgewendeten Summen einen nicht unwesentlichen Ausfall für ihren eigenen Wiederaufbaufonds darstellten. 1)

Im Gegensatz zum Entwurf des Gesetzes, welcher ein ausschließliches Bestimmungsrecht des Reiches über die Art der Verwendung der Gelder vorgesehen hatte, ist den Reedern im allgemeinen volle Bewegungsfreiheit zugestanden worden. Die Verwaltung und Kontrolle übernahm eine eigens zu diesem Zweck von den Reedern selbst gegründete autonome Treuhandgesellschaft. 2) Es ist unbedingt zu begrüßen, daß es den Gesellschaften gelungen ist, den drohenden Ansturm auf ihre Handlungsfreiheit,

---

1) Gesch. Ber. d. Hamburg-Amerika-Linie 1921.
2) Ind. u. Handels-Ztg. 26. 4. 21.

der einem Sozialisierungsversuch gleichkam, abzuweisen, und es ist garnicht abzusehen, in welchem Umfange die bürokratische Schwerfälligkeit der Behördenorganisationen einer zielbewußten Verwendung der Gelder entgegengestanden hätte. Die einzige wichtige Einschränkung der Freiheit der Reeder besteht darin, daß 90 % der Summe für Neubauten auf deutschen Werften verwendet werden mußten. Diese Klausel wurde allerdings von den Reedereien sehr unliebsam empfunden, besonders als sich ihnen durch den englischen Ausverkauf der deutschen abgelieferten Schiffe Mitte 1922 eine günstige Gelegenheit bot, einen Teil ihrer Flotte billig zurückzuerwerben. 1)

Wenn auch die Quote, deren Verwendungsart den Reedern völlig freistand, und die demnach für diese Ankäufe benutzt werden konnte, in Anbetracht der Notwendigkeit einer möglichst raschen Ersatzschaffung von Schiffsräumte zu klein erschien, so ist andererseits eine Beschränkung in dieser Hinsicht unerläßlich gewesen. Nicht nur, daß mithin unserer Werftindustrie eine möglichste Beschäftigung gesichert worden ist, und daß die Verwendung von vielen Milliarden zum Ankauf im Ausland in verhältnismäßig kurzer Zeit unsere Zahlungsbilanz verschlechtert und dadurch ungünstig auf die Währung eingewirkt hätte, war durch diese Bestimmung einem Ueberhandnehmen von älteren Schiffsgefäßen ein Riegel vorgeschoben und der notwendige Ausgleich des Verhältnisses zwischen neuen und älteren Schiffen sichergestellt worden, der unbedingt im Interesse der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit unserer Flotte lag.

War der vom Reich zur Verfügung gestellte Betrag schon im Augenblick der Bewilligung kaum ausreichend, um die festgesetzte Tonnenzahl zu ersetzen, so verminderte sich sein Wert infolge der Währungsverschlechterung und der damit Hand in Hand gehenden Steigerung der Materialpreise und Löhne immer mehr und betrug bald nur noch einen Bruchteil von dem, was er ursprünglich bedeutet hatte. Recht störend machte sich infolge dessen die ratenweise Auszahlung bemerkbar, die es verhinderte, daß die noch fällig werdenden Restbeträge so weit wie möglich durch Anlage in Sachwerten vor weiterer Entwertung geschützt werden konnten. Die Geldentwertung hatte bereits im Sommer 1921

1) „Der engl. Ausverkauf dt. Tonnage“, i. „Schiff. Jb.“ 1923.

dazu geführt, daß eine Anzahl ergangener Aufträge annulliert werde mußte. Weiterhin konnte die Beendigung eines Teils der sich schon in Ausführung befindlichen Neubauten erst nach Vereinbarung neuer Verträge zwischen Werften und Reedern, welche die aus dem Wiederaufbaufonds bereitstehenden Mittel für die einzelnen Neubauten begrenzte, unter erheblichen Opfern auf beiden Seiten erfolgen. 1)

Folgende Tabelle gibt ein treffendes Bild über die steigende Wertschrumpfung der Milliardenabfindung:

Eine Tonne Schiffsbaustahl kostete:

Februar 1921	2 000 M
Ende 1921	3 100 M
März 1922	8 300 M
Mitte 1922	13—14 000 M
Ende 1922	400 000 M 2)

Als sich im Laufe des Jahres 1922 die Verhältnisse derart zuspitzten, daß der noch zu zahlende Rest der Entschädigung keine nennenswerte Hilfe mehr bedeuten konnte, und daß die Weiterführung des Wiederaufbaues durch die Häufung von Annullierungen und durch Zurückhaltung neuer Auftragserteilungen stark gefährdet wurde, machten die Reeder von ihrem im Gesetz vorgesehenen Rechte, Forderungen, die sich aus veränderten Verhältnissen ergeben sollten, auf dem Schiedsgerichtswege geltend zu machen, Gebrauch. 3) Die Reedereitreuhandgesellschaft stellte an die zuständigen Instanzen einen Antrag, welcher auf einen Zuschuß von 24 Milliarden lautete. In der Begründung dieses Antrages wurde ausgeführt, daß sich Ende 1922 von dem gesamten nach dem Reedereiabfindungsgesetz wieder aufzubauenden Drittel noch 760 000 Br.R.T., also ungefähr die Hälfte, im Bau befänden. Die Kosten dieses auf den Helligen liegenden Schiffsraums betrugen nach dem Materialpreise vom 1. 8. 22 und dem Lohnstande vom 1. 9. 22 ungefähr 26 Milliarden M. In Anbetracht der schlechten Finanzlage des Reiches erkannte der im November 1922 gefällte Schiedsspruch auf Erstattung von nur 18 Milliarden, die in Raten bis zum 15. 3. 23 ausgezahlt werden sollten, und die

1) „Amerikas und Deutschlands Wiederaufbau der Handelsflotte". Scholz i. „Wiederaufbau" 1922/23 Nr. 11/12.
2) „Wirtschaft und Technik". Ja. 1922.
3) Gesch. Ber. d. Hb.-Am.-L. 1922.

nicht zum Ankauf fremden Schiffsraumes verwendet werden durften. Jedoch war in dem Schiedsspruch die Möglichkeit vorgesehen, daß im Falle einer weiteren Geldentwertung eine beschleunigte Auszahlung erfolgen konnte.

Trotzdem konnten diese Milliarden, die in Gold umgerechnet, nur einen geringen Zuschlag zu der ursprünglichen Abfindungssumme bedeuteten, nicht völlig vor einer Entwertung bewahrt werden. Dazu kam auch noch, daß sich Ende 22 und Anfang 23 die Baukosten immer mehr dem Weltmarktpreise näherten, daß also auch eine tatsächliche Preissteigerung stattfand.

So hatte die Inflation, die ja nur auf Grund des Versailler Diktates derartig ungeheuerliche Ausmaße annehmen konnte, den materiellen Wert der vom Reiche bewilligten Entschädigung so zusammenschrumpfen lassen, daß schätzungsweise zur Ausführung des im Vertrage vorgesehenen Drittels von Seiten der Reeder mindestens die Hälfte der Kosten zugeschossen werden mußten.

Die Wirkungen der Geldentwertung wurden sehr bezeichnend durch die Ausführungen des Präsidenten des Norddeutschen Lloyd, Heineken, in der außerordentlichen Generalversammlung der Gesellschaft vom 17. 12. 24 illustriert. Darnach erhielt der Norddeutsche Lloyd zur Durchführung des Bauprogramms von ca. 310 000 Br.R.T. die Summe von 2 035 862 820 Pap. M. Unter Zugrundelegung des damaligen Dollarkurses von 60,70 bedeuteten diese Milliarden einen Goldwert von 141,8 Millionen G. M. Infolge der weiteren Geldentwertung schrumpfte der Betrag einschließlich der nachher bewilligten Nachentschädigung derart zusammen, daß der Lloyd alles in allem nur 61,19 Millionen in Gold, also kaum die Hälfte der vorgesehenen Summe, erhalten hatte. 1)

Trotz der Mängel, die das Gesetz aufwies, und die in der Hauptsache nicht in ihm selbst sondern in den Zeitverhältnissen begründet waren, ist dennoch unzweifelhaft ihm der Hauptanteil an dem raschen Teilaufbau unserer Flotte nicht abzusprechen. Wäre eine reichsseitige Entschädigung überhaupt ausgeblieben,

---

1) Weser-Ztg. 18. 12. 24.

dann besäßen wir zum mindesten nur einen Bruchteil von dem tatsächlich vorhandenen Schiffsraum. Darüber hinaus hätte das Fehlen von qualitativ hochstehenden Schiffen zur Folge gehabt, daß sich die ausländische Schiffahrt in einem Umfang in den deutschen Häfen eingenistet hätte, — ein entsprechender Gegendruck wäre ja nicht vorhanden gewesen — der wohl für immer der deutschen Reederei den Boden für ein Wiederaufkommen entzogen hätte.

Mit der Erledigung der Entschädigung für die Schiffsverluste war die Tätigkeit des Reiches zunächst für längere Zeit erschöpft. Im Gegensatz zu den meisten anderen Ländern wurde, wie schon vor dem Kriege, von einer eigentlichen Subventionierung abgesehen. Diese Tatsache ist im Hinblick auf die völlig veränderte Lage sehr zu bedauern. Wenn auch rein historisch betrachtet eine Subventionspolitik im allgemeinen niemals das gesteckte Ziel erreicht hatte, weil sie eine ungesunde, in keinem Verhältnis zu den Bedürfnissen stehende Entwicklung bewirkte, so ist bei der deutschen Schiffahrt, die ja nur zu ihrer alten Leistungsfähigkeit gebracht werden sollte, eine Ausnahme ohne Zweifel am Platze.

Tatsächlich hätte eine weitere Hilfe durch das Reich auch nur die Abtragung einer alten Schuld bedeutet, insofern, als ja der verlorene Schiffsraum, wie wir gesehen haben, nur zur Hälfte entschädigt worden war. Es wäre also eine Unterstützung der deutschen Schiffahrt nicht auf dieselbe Stufe mit der der meisten anderen Staaten zu stellen, die um jeden Preis eine nationale Schiffahrt hochzüchten wollen, gleichgültig, ob sie einem Bedürfnis entspringt oder nicht. Außerdem muß man sich vergegenwärtigen, daß eine von kleinsten Anfängen neu aufstrebende Schiffahrt innerhalb einer von allen Seiten drohenden Konkurrenz, die noch dazu mit bedeutend günstigeren Grundlagen arbeitet, eine Stärkung von Seiten des Staates schwer entbehren kann. Will sie sich ein Betätigungsfeld erkämpfen, dann muß sie in der Lage sein, in ihren Preisangeboten auf längere Zeit unter die der Konkurrenzunternehmungen herunterzugehen. Besitzt sie keine starke finanzielle Rückendeckung, wie das bei der deutschen Schiffahrt der Fall ist, dann ist nicht nur ihre Weiterentwicklung zweifelhaft, sondern sie ist sogar in ihrem Bestand gefährdet. Diese finanzielle Rückendeckung kann durch staatliche Zuwendun=

gen ersetzt werden, bis sich die Unternehmungen auf eigene Füße gestellt haben.

Berücksichtigt man ferner, daß eine durch Subventionen ermöglichte Senkung der Frachtpreise für die Volkswirtschaft deshalb von Vorteil ist, weil dadurch die Transportkosten der Güter, ein wichtiger Bestandteil des Preises, verbilligt und somit Wettbewerbsfähigkeit und Absatz günstig beeinflußt werden, so ist die Zurückhaltung des Reiches, die allerdings in seiner schlechten finanziellen Lage genügend begründet zu sein scheint, doppelt schmerzlich zu empfinden. Aus demselben Grunde, der schlechten Finanzlage, ist auch eine andere Möglichkeit, der Schiffahrt zu helfen, die Milderung der Steuerlast, nicht zur Anwendung gekommen, eine Maßnahme, die im Prinzip, wenn auch nicht in demselben Grade, ähnliche Folgen haben muß wie die direkte Subvention.

Die Dringlichkeit der Verhältnisse in der deutschen Schiffahrt brachte, allerdings reichlich spät, einen Umschwung in der Einstellung des Reiches. Im Januar 1925 kam es zwischen dem Verbande deutscher Reeder und der Reichsregierung zu einem Abkommen, nach welchem „zur Linderung der Arbeitslosigkeit auf den deutschen Werften und zur Erhaltung des Bestandes der deutschen Handelsflotte“ aus den Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge den Reedereien zu Neubauten Darlehen gewährt werden sollen. Der in Höhe von 50 Millionen Goldmark gebildete Schiffserneuerungsfonds gelangte nach folgenden Gesichtspunkten zur Verteilung. Der Bauvertragsentwurf zwischen Reeder und Werft muß vor endgültigem Abschluß dem Reichswirtschafts-, Reichsarbeits- und Reichsfinanzministerium vorgelegt werden, welche die Zustimmung zu geben haben. Die wichtigste Voraussetzung für die Erteilung der Zustimmung ist eine Preisgestaltung, die sich unter der des Auslandes hält. Die einzelnen Darlehen betragen bis 50 % des mit der Werft vereinbarten Baupreises für eine Frist von 5 Jahren, die vom Zeitpunkt der Ablieferung des fertigen Schiffes zu laufen beginnt. Während der Bauzeit müssen ½ %, für das erste Jahre 4 %, das zweite bis dritte 5 %, das vierte bis fünfte 6 % Zinsen gezahlt werden. Eine Verlängerung des Kredites auf 10 Jahre ist nach Vereinbarung neuer Bedingungen möglich. Ein Verkauf der mit

Hilfe von Reichsdarlehen gebauten Schiffe darf vor Ablauf von 10 Jahren ohne Einwilligung des Reichswirtschaftsministeriums nicht erfolgen. Der Anteil der einzelnen Reedereien bestimmt sich nach dem Wert des am 1. 7. 1924 vorhandenen Schiffsraums (einschließlich der Neubauten). 50% der zur Verfügung stehenden Mittel sollten bis zum 1. 6. 25, der Rest nachher vergeben werden. 1)

Wie man sieht, kann dieser Schritt des Reiches als Subvention garnicht angesprochen werden. Einmal ist die Zuwendung kein Geschenk, sondern ein verhältnismäßig kurzfristiges, mit ziemlich hohen Zinsen belastetes Darlehen, dessen Verzinsung und Wiedererstattung eine günstige Schiffahrtslage voraussetzt, trotzdem es gerade wegen der ungünstigen Verhältnisse gegeben worden ist.

Ein weiterer Mangel liegt darin, daß die Erlangung des Darlehens eine ebenso hohe Summe von Seiten des betreffenden Reeders bedingt, also wiederum die Notwendigkett einer günstigen Lage des Schiffahrtsbetriebes. Dazu kommen noch die Schwierigkeiten, die durch die Angehung von drei verschiedenen Instanzen entstehen. In der Praxis haben sich alle diese Momente tatsächlich so ausgewirkt, daß bis Ende 1925 trotz der großen Not der Reeder der Fonds nicht völlig in Anspruch genommen worden war, und daß die Regierung schon mit einer anderweitigen Verwendung des Restes rechnete. 2)

Außer der subventionierenden Schiffahrtspolitik kann der Staat aber noch eine andere, die protektionistische, als Mittel zur Förderung seiner Handelsmarine anwenden, die darin besteht, daß er entweder fremden Schiffen den Verkehr in seinen Häfen überhaupt verbietet oder diesen dadurch zu unterbinden sucht, daß er die Schiffe fremder Staaten oder die Waren, die auf solchen zur Verladung kommen, mit besonderen Abgaben belegt. Der erste Fall, der an die Zeiten der Navigationsakte erinnert, der allerdings gegen Deutschland nach dem Kriege oft genug zur Anwendung gelangt ist, kam natürlich garnicht in Frage, nicht nur, weil Deutschland zu ohnmächtig dazu war, sondern auch,

1) Dt. Allg. Ztg. 16. 1. 25 und 31. 1. 25.
2) Dt. Allg. Ztg. 17. 12. 25.

weil es lange nicht so viel Schiffe besaß, die seinem Verkehr genügt hätten. Die Erhebung von besonderen Abgaben aber war Deutschland durch den Friedensvertrag unterbunden. (Art. 291—93, 327.)

Endlich kommen noch in Frage Maßnahmen, die indirekt der Schiffahrt dienen, so handelspolitische und solche der Binnenverkehrspolitik, über die noch des näheren die Rede sein wird.

Kapitel III.

Die Lage der deutschen Reeder während und kurz nach dem Kriege.

Trotz der Unzulänglichkeit der reichsseitig gewährten Mittel hat es die deutsche Reederei zuwege gebracht, nicht nur das im Abfindungsvertrage festgelegte Wiederaufbauprogramm zu Ende zu führen, sondern noch darüber hinaus den Umfang unserer Flotte bedeutend zu vergrößern. Auf der anderen Seite blieb sie aber um 2,5 Mill. Br.R.T. noch hinter dem Friedensstande zurück, trotzdem an und für sich die Möglichkeit bestanden hätte, sowohl durch Neubauten als auch durch Käufe im Ausland ihre völlige Wiederherstellung zu bewerkstelligen. Die Leistungsfähigkeit der deutschen Werften, die vor dem Kriege etwa 500 000 Br.R.T. betragen hatte, war auf 700 000 Br.R.T. gestiegen 1) während sich infolge der stark sinkenden Tendenz der Schiffspreise und des wachsenden Ueberflusses an Weltschiffsraum, wie in anderem Zusammenhange noch näher auszuführen sein wird, den deutschen Reedern sich die günstigsten Kaufgelegenheiten geboten hatten. In allererster Linie ist für die mangelhafte Durchführung des Wiederaufbaues die Tatsache der Entwertung der Reichsentschädigung verantwortlich zu machen, welche die Reeder zwang, mit dem größten Teil ihrer eigenen Mittel einzuspringen, die sonst für die Erledigung eines zweiten selbständigen Aufbauprogramms frei gewesen wären.

Weiterhin gestatteten aber die Verhältnisse, wie sie durch den Krieg und noch mehr durch den „Friedensvertrag" geschaffen worden waren, die Aufbringung der dafür notwendigen Mittel nur in bescheidenem Umfange. Zunächst handelt es sich darum, in welcher Hinsicht der Krieg auf die finanzielle Lage der Reeder eingewirkt hatte. Während Handel, Industrie und Gewerbe im Laufe des Krieges durch schleunige Umstellung ihres Betriebes

1) Heineken i. „Handbuch der Politik" 1921

auf die Kriegswirtschaft sich mehr oder weniger die Grundlagen für ein Durchhalten schaffen konnten, sahen sich die Kreise der deutschen Handelsschiffahrt gezwungen, die ihnen durch den völligen Stillstand des großen Ueberseeverkehrs, der Grundlage des Reedereigeschäftes, erwachsenen Kriegsschäden hinzunehmen, ohne in der Lage zu sein, etwas daran ändern zu können. Bei der Eigenart ihres Betriebes war es ihnen unmöglich, diesen dem Kriege entsprechend umzugestalten. Besonders hart wurden naturgemäß die großen Unternehmungen, deren Betrieb sich in der Hauptsache auf dem Ueberseedienst aufbaute, getroffen, während allerdings die kleinen Küstenreedereien z. T. ganz erhebliche Konjunkturgewinne einheimsen konnten. Wohl hielten auch erstere einen Teil ihres Kleinschiffparkes im Küstendienst und in der Ostsee in Fahrt und konnten andererseits durch Zurverfügungstellen ihrer Organisationen, Anlagen und Betriebsmittel an das Reich verschiedentliche Einnahmen erzielen. Vergegenwärtigt man sich aber, daß die Aufrechterhaltung der Organisation, die Unkosten für die untätig in fremden und Heimathäfen liegenden Schiffe, die Instandhaltungs-, Hafen-, Lohnkosten, außerdem Steuern, soziale Aufwendungen, Löhne und Gehälter der Landangestellten ungeheure Summen verschlangen, so ist es klar, daß diese Arten der Tätigkeit, die nennenswerte Gewinne natürlich nicht abwarfen, einen Ausgleich für den Ausfall an Frachten nicht bieten konnten. 1)

Nach Abschluß des Waffenstillstandes verschlechterte sich die Lage nicht unwesentlich insofern, als die Verschärfung der Blokkade, die jetzt auch über die Ostsee ausgedehnt worden war, einen Teil des noch bisher getätigten Geschäftes zum Erliegen brachte. Weiterhin wurde der Umfang des noch möglichen Frachtverkehrs dadurch beeinträchtigt, daß die Reeder schon vor der eigentlichen Ablieferung ihrer Flotte auf Grund des „Friedensvertrages“ sämtliche Schiffe über 2500 Br.R.T. nach den Bestimmungen des „Abkommens über die Verlängerung des Waffenstillstandes“ 16. 1. 19 2) unter die Kontrolle und Flagge der Entente stellen mußten, die sie angeblich zur Versorgung Deutschlands mit Lebensmitteln verwenden wollte. Wie weit dieser Vorwand stich-

1) Gesch. Ber. d. H.A.L. und des Ndt. Lld. 1914—18.
2) „Jb. d. Ndt. Ll.“ 1918/19

haltig war, kann man daraus ersehen, daß ein Teil der Schiffe in den Ententehäfen verrostete, weil man nicht die notwendige Mannschaft zusammenbekam, ein anderer Teil untätig in den deutschen Häfen auf die Abholung wartete, und daß endlich bis weit in das Jahr 1919 hinein nicht eine Tonne Getreide nach Deutschland gelassen wurde.

Wenn auch bis zum Abschluß des „Friedensvertrages" den Reedereien für ihre Schiffe Chartergelder gezahlt wurden, waren diese so niedrig gehalten, daß ihnen eine Bedeutung nicht zukam, zumal ja nur ein geringer Prozentsatz der abgelieferten Tonnage in Fahrt gesetzt worden war. Es wurden für Trampdampfer je nach Größe 3/6 bis 5/6 sh. pro Br.R.T. gezahlt, obgleich die Raten ein Vielfaches des Standes von 1913, der sich im Durchschnitt auf 3/8 sh. gestellt hatte, betrugen. 1)

Hätte dagegen die deutsche Reederei bis zur endgültigen Ablieferung die freie Verfügung über ihre Flotte behalten, so wäre ihre Verwendung bei dem enormen Ladungsangebot, das nach dem Kriege einsetzte, und infolge der damals noch herrschenden Schiffsraumnot in einem ganz anderen Umfange praktisch geworden. Die dann den deutschen Gesellschaften zugeflossenen Frachten hätten eine gute Grundlage für den Wiederaufbau dargestellt, oder zum mindesten die finanziellen Kriegsverluste ausgemerzt. Wenn auch z. B. der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie 1914—19 einen Ueberschuß herauszuwirtschaften vermochten. 2)

Reingewinne der H.A.L.:	
1914—18	12 869 865,00 M
1919	38 205 396,49 M
1913 dagegen	60 088 735,60 M

Reingewinne des Norddt. Lloyd:	
1914—18	13 228 748,63 M
1919	19 737 573,44 M
1913 dagegen	52 061 136,30 M

so stand dieser doch in keinem Verhältnis zu der Größe der sie erwartenden Aufgabe und genügte bei weitem nicht, um die während des Krieges zusammengeschrumpften Reserven aufzufüllen.

1) „Jb. d. Ndt. Ll." 1918/19

2) Gesch. Ber. d. H.A.L. 1913, 1914—19
Gesch. Ber. d. Norddt. Ll. 1913, 1914—19

Kapitel IV.

Die Frachtschiffahrt.

In ihrer finanziellen Grundlage erschüttert, ihrer Reserven entblößt, standen die deutschen Reeder vor einer doppelten Aufgabe: einmal mußten sie die zur Ausführung des zwischen ihnen und dem Reich vereinbarten Bauprogramms fehlenden Mittel aufbringen — d. h. also für etwa 700 000 Br.R.T. — und zweitens galt es danach zu streben, sämtliche Verluste wieder einzubringen, um so wenigstens annähernd wieder ihre alte Stellung einzunehmen. Das eine ist ihnen wohl gelungen. Einen verheißungsvollen Anfang haben sie in der Erfüllung der zweiten Aufgabe gemacht. Es ist beim Anfang geblieben. Mit 3 Mill. Br.R.T. bleibt heute die deutsche Handelsflotte noch um 2,5 Mill. Br.R.T. hinter dem Stande von 1914 zurück, eine niederschlagende Tatsache, wenn man bedenkt, daß sie heut bei ungestörter Weiterentwicklung seit 1914 7,5—8 Mill. Br.R.T. betragen würde. 1)

Um sich darüber klar zu werden, mit welchen Schwierigkeiten unsere Reeder in ihrer Wiederaufbauarbeit zu kämpfen hatten, muß man sich vergegenwärtigen, welche Verhältnisse auf allen Gebieten und in allen Richtungen des wirtschaftlichen Lebens, die zum Gedeihen der Seeschiffahrt notwendig sind, herrschten und heute noch herrschen.

Die Beschaffung der Geldmittel konnte erfolgen durch Inanspruchnahme fremden Kapitals auf dem Wege des Kredites und durch den Betrieb. Wir haben uns zunächst ausführlich mit der Entwicklung des letzteren zu beschäftigen, die ja auch die erste Bedingung für die Erhaltung von Kredit ist.

Das Reedereigeschäft wird in Hinsicht auf das, was befördert wird, geschieden in das Frachtgeschäft und das Passagiergeschäft. Im Interesse einer größeren Klarheit soll in den folgenden Kapiteln die Frachtschiffahrt allein behandelt werden. Die Betrachtung

1) Heineken i. „Schiff- Jb.“ 1925

der Passagierschiffahrt folgt dann in einem besonderen Kapitel, und da sie dieselben Grundzüge aufweist wie die Frachtschiffahrt, in gedrängterer Form.

Es handelt sich zunächst darum, welche Voraussetzungen für die Rentabilität der deutschen Schiffahrtsgesellschaften bestanden haben. Die beiden Faktoren, die für die Rentabilität eines Schiffahrtsunternehmens maßgebend sind, ist die Höhe der für ihre Leistungen zu erhaltenden Entgelte, die Frachtraten, und die Tatsache, in welchem Grade die Leistungsfähigkeit ihrer Schiffe ausgenutzt wird.

Betreffs der Ausnutzung der Leistungsfähigkeit eines Schiffes gilt das „Gesetz der Massennutzung", nach welchem die Selbstkosten der einzelnen Beförderungsleistung mit der Zunahme des Verkehrs abnehmen. An einem Beispiel wird dies klar:

Die Selbstkosten einer Reise für einen Dampfer von 10 000 Tonnen Ladefähigkeit betragen x M. Hat der Dampfer 5 000 t. geladen, so entfallen auf jede Tonne Ladung $\frac{x}{5\,000}$ M Selbstkosten. Bei einer Beladung von 8 000 t. entfallen auf die Tonne nur $\frac{x}{8\,000}$ M. Bei einem gegebenen Frachtsatz von y pro Tonne beträgt der Reingewinn im ersten Fall $y - \frac{x}{5000}$ M, im zweiten dagegen $y - \frac{x}{8\,000}$ M, ist also beträchtlich höher. Je günstiger also die Beladung des Schiffes ist, desto größer ist der Reingewinn der Leistung, und umgekehrt, und zwar ist der Reingewinn mit einer besseren Beladungsquote nicht nur absolut, sondern auch relativ höher.

In nachfolgender Tabelle ist dem Schiffsverkehr deutscher Häfen nach dem Kriege der entsprechende Güterverkehr gegenübergestellt und in Vergleich zu den Zahlen des als Normaljahr anzunehmenden Jahres 1913 gestellt: 1)

Jahr	Güterverkehr (Mill. t.)	Schiffsverk. (Mill. R.-R.-T.)
1913	56 = 100	69,7 = 100

1) „Wirtschaft und Statistik". 26. 5. 24, 27. 2. 25, 28. 9. 25
„Wirtschaftsdienst" 20. 2. 25 „Statistik des Dt. Reiches" Bd. 309

Jahr	Güterverkehr (Mill. t.)	Schiffsverk. (Mill. N.-R.-T.)
1920	13 = 23 % v. 1913	24,9 = 36 % v. 1913
1921	20 = 36 % „	38,8 = 55 % „
1922	34 = 61 % „	52,8 = 76 % „
1923	41 = 73 % „	61,8 = 89 % „
1924	37 = 66 % „	61,2 = 88 % „

Es kamen demnach auf 100 Gewichtstonnen

1913	124,5 N.R.T.	1922	155,3 N.R.T.
1920	176,1 „	1923	150,7 „
1921	191,5 „	1924	165,4 „

Hält man sich außerdem vor Augen, daß der Verkehr der großen überseeischen Luxusdampfer, die nur eine geringe Güterladung an Bord nehmen konnten, und die 1913 in den deutschen Häfen eine große Rolle spielten, fast ganz fortgefallen war, so muß das ungünstige Verhältnis zwischen Gewichtstonnen und Nettoregistertonnen noch bedeutend schärfer in Erscheinung treten.

Die Gründe für die Verschlechterung des Verhältnisses zwischen Güter- und Schiffsverkehr sind darin zu suchen, daß die Entwicklung der über deutsche Häfen geleiteten Gütertransporte mit dem Wachsen des Schiffsraumangebotes nicht Schritt halten konnte. Die Tatsache der rasch anwachsenden Welthandelsflotte, auf die noch zurückzukommen sein wird, mußte naturgemäß auch in den deutschen Häfen fühlbar werden, und hier vielleicht noch stärker als anderswo, da durch den „Friedensvertrag" Deutschland das Selbstbestimmungsrecht über seine Schiffahrt verloren gegangen war. Die Artikel 327, 291—93 des „Vertrages" besagen: Die Verbandsmächte genießen in allen deutschen Häfen und Küstengewässern in jeder Hinsicht für ihre Schiffe und Ladungen völlige Gleichberechtigung mit der deutschen Schiffahrt. Jeder einer dritten Macht zugestandene Vorteil kommt ihnen kraft Meistbegünstigung ohne Weiteres zu Gute. Zoll- oder polizeiliche Verkehrsbeschränkungen müssen auf das mindeste Maß beschränkt werden.

Mit diesen Bestimmungen war der deutschen Regierung jede Möglichkeit genommen worden, eine die eigene Schiffahrt fördernde Politik einzuschlagen und die Konkurrenz des Auslandes möglichst von den deutschen Häfen fernzuhalten, was unter den obwaltenden Verhältnissen und im Interesse eines raschen Wiederaufbaues unbedingt am Platze gewesen wäre. Die deutschen

Häfen waren ein Tummelplatz des Auslandes geworden. Fremde Flaggen, die früher garnicht oder nur selten gesehen worden waren, suchten sich jetzt ihren Anteil an der Beute zu sichern. So wurden z. B. bereits Ende 1920 von 56 Hamburger Ueberseelinien 45 von fremden Gesellschaften unterhalten.[1] Auch in die Küstenschiffahrt, die früher mit ganz geringen Ausnahmen der deutschen Flagge vorbehalten war, drangen fremde Gesellschaften ein, trotzdem auf diesem Gebiet die deutsche Reederei verhältnismäßig unerschüttert geblieben war. Daß die so sehr erleichterte fremde Konkurrenz den deutschen Unternehmungen, die im Begriffe waren, sich von den schweren Schlägen der Kriegszeit zu erholen, in höchstem Grade gefährlich werden mußte, ist ohne weiteres erklärlich.

Um die Ursachen für den Rückgang der Warentransporte aufzudecken, muß man die Gestaltung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage Deutschlands verfolgen. Die deutsche Volkswirtschaft hatte während des Krieges eine vollständige Umwandlung durchgemacht; früher durchaus weltwirtschaftlich orientiert, war sie durch die Blockierung zu einer fast hermetisch abgeschlossenen Einzelwirtschaft geworden. Es war nun die Frage, wie weit ihr die weltwirtschaftliche Rückwendung und damit die Wiederaufnahme ihrer überseeischen Handelsbeziehungen gelungen ist. Eine genaue Statistik über den Umfang des seewärtigen Güterverkehrs besteht leider nicht. Doch gestattet es die Entwicklung des gesamten deutschen Außenhandels, ein ungefähres Bild hiervon zu gewinnen, wenn man sich vergegenwärtigt, daß im allgemeinen etwa 60 % der mengenmäßigen Einfuhr und 20—25 % der Ausfuhr auf dem Seewege befördert werden.[2]

Die Zahlen über den Umfang des deutschen Außenhandels der Nachkriegszeit weisen im Vergleich zu denen von 1913 einen erschreckenden Rückgang auf. Es betrug im Spezialhandel[3]

	die Einfuhr	die Ausfuhr
1913	72 832 400 t.	73 714 300 t.
1920	18 840 200 t.	19 837 800 t.
1921	25 663 300 t.	13 724 000 t. (5.—12.)
1922	45 868 100 t.	21 649 800 t.

1) Köln. Ztg. 14. 10. 20
2) „Wirtsch. u. Stat." 26. 5. 24
3) Nach Angaben des „Stat. Reichsamtes" („Stat. d. Dt. Reiches" Bd. 310, „Wirtsch.-Dienst" 28. 12. 25, Berl. Börs. Ztg. 25. 1. 26

	die Einfuhr	die Ausfuhr
1923	46 572 500 t.	12 740 400 t.
1924	38 810 200 t.	15 908 900 t.
1925	51 998 000 t.	38 324 500 t.

Die Gründe dieser katastrophalen Entwicklung liegen im „Friedensvertrag“ fest verankert, und auf dieser Basis kann man sie in zwei Hauptgruppen scheiden. Auf der einen Seite steht die durch den „Friedensvertrag“ hervorgerufene Zerrüttung der inneren wirtschaftlichen Lage, auf der anderen das durch den „Vertrag“ sanktionierte Streben des Feindbundes, das Wiederaufkommen Deutschlands auf dem Weltmarkt mit allen Mitteln zu verhindern.

Das Hauptkontingent für die Ausfuhr stellt unsere Industrie, die sich in schwerem Konkurrenzkampfe mit England überall in der Welt Absatzgebiete geschaffen hatte, und deren Vernichtung geradezu als das Kriegsziel der Entente angesprochen werden konnte. Daß dieses Ziel bis zu einem gewissen Grade erreicht worden ist, beweist die Tatsache, daß der Export von Fertigfabrikaten noch 1925 mit 6 Mill. t. kaum zwei Drittel von dem des Jahres 1913 (9,3 Millionen t.) erreicht hatte.

Soweit innere Verhältnisse in Betracht kamen, war es zunächst die gesunkene Produktionsfähigkeit, welche einen großen Teil der Schuld an dem Sinken der Ausfuhr trug. Der Verlust wichtiger Rohstoffgebiete, die unsichere innerpolitische Lage, Streiks und Aussperrungen, Rückgang der Arbeitsleistung infolge Arbeitsschen und Achtstundentag, die Steuerpolitik des Reiches, der Verfall der Währung, welcher die Einfuhr der notwendigsten Rohstoffe erschwerte, das alles als Folgeerscheinung des „Friedensvertrages“ waren die Grundübel, an denen die deutsche Wirtschaft krankte. Führte auch andererseits die Währungslage zum „Ausverkauf“ Deutschlands, so wurde, abgesehen von den großen sonstigen damit verbundenen Gefahren, nur 1922 eine Ausfuhr industrieller Fabrikate erzielt, die der von 1925 gleichkam. (1922 = 5,8 Mill. t.) Als dann während des Jahres 1923 der Währungsverfall eine Entwicklung annahm, die die Produktion zwang, zum Schutze gegen Verluste in dem Entgelt für alle wirtschaftlichen Leistungen eine übergroße Gefahrprämie einzurechnen, fiel auch diese für die Schiffahrt günstige Tatsache fort. Die deutsche Wirtschaft sah sich mit einem Schlage der Tatsache gegen-

über, daß sie mit höheren Betriebskosten zu rechnen hatte als fast alle übrigen Länder. Wenn auch nach der Stabilisierung der Währung die Qualitätsmängel, die infolge der Inflationswirkungen den deutschen Erzeugnissen anhafteten, bald verschwunden sind, so hat sich der zweite auf dem Weltmarkt maßgebende Faktor, der Preis, der schon vor der Stabilisierung eine den deutschen Wettbewerb gefährdende Gestaltung angenommen hatte, weiter höchst ungünstig entwickelt, und entsprach bald nicht mehr den internationalen Anforderungen.

In der Hauptsache kamen als preissteigernde Faktoren in Betracht: die Höhe der Eisenbahnfrachten, die große Steuer- und Soziallast, die verhältnismäßig hohen Löhne und nicht zuletzt als Folgeerscheinung der Verarmung Deutschlands die ungewöhnlich hohe Zinsbelastung im Kreditverkehr. Die absoluten Entgelte, die der deutsche Arbeiter erhielt, waren allerdings nicht übermäßig hoch; dagegen ist die Arbeitsleistung vielfach derart gesunken, daß der Lohnanteil an dem einzelnen Produkt höher ist als im Ausland, trotzdem auch dort die Löhne erheblich gestiegen sind. Eine wesentlich größere Bedeutung ist in diesem Zusammenhange der Steuerbelastung beizumessen: Handel und Industrie haben denn auch oft in dringender Form darauf aufmerksam gemacht, in welchem Maße der deutsche Export durch die Höhe der Steuern behindert wird. Wenn auch vielleicht durch eine Reform des Steuersystems eine Besserung der Verhältnisse möglich gewesen wäre, so ist doch der Staat außerstande, auf große Steuereinnahmen verzichten zu können, und auch für die weiteste Zukunft wird unser Wirtschaftsleben auf Grund der Belastung durch die Reparationsverpflichtungen eine große Steuerbürde zu tragen haben.

Schließlich ist die unverhältnismäßige Höhe der Eisenbahnfrachten seit November 1923 nicht zu vergessen. Ihre Wirkungen sind unter zwei Gesichtspunkten zu betrachten, einmal für den Transport der Rohstoffe zu den Industriestandorten, dann für die Zuführung der fertigen Erzeugnisse nach den Seehäfen.

1913 = 100 gerechnet betrug der Frachtindex der Normaltarife: 1)

11. 1923	225
12. 1923	225

1) „Wirtsch. u. Stat." 13. 3. 24, 27. 11. 24

20. 1. 1924	207
1. 3. 1924	186
18. 9. 1924	168

Während in den Inflationsjahren der niedrige Stand der Eisenbahnfrachten zusammen mit den übrigen preisbestimmenden Faktoren eine Unterbietung der Weltmarktpreise und damit eine regere Ausfuhr ermöglicht hatte, hatte die Einkalkulierung eines hohen Sicherheitsfaktors zur Folge, daß schon im Laufe des Jahres 1923 die Frachtsätze eine Höhe erreichten, welche die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Ausfuhrerzeugnisse erheblich beeinträchtigte oder zum mindesten nicht mehr in dem früheren Maße als ausfuhrfördernd in Frage kam.

Am 1. 11. 23 wurden die Tarife auf wertbeständige Grundlage gestellt, und zwar in der Weise, daß der Tarif vom 20. 8. 23, der ungefähr dem Friedensstande entsprach, um 100 % erhöht wurde. 1) Durch den Uebergang vom 10-Tonnen- zum 15-Tonnensystem und die Versetzung einer ganzen Anzahl von Waren in eine höhere Tarifklasse ergab sich aber, daß der Normalfrachtindex nicht 100, sondern 125 Punkte höher lag. Trotzdem den berechtigten Wünschen deutscher Wirtschaftskreise entgegenkommend die Tarife der Normalklassen im Laufe des Jahres 1924 dreimal — am 20. 1., 1. 3., und 18. 9. 24 2) — im ganzen um 28 % ermäßigt wurden, lagen sie noch immer bedeutend über den Friedenssätzen.

Wohl hat auch das Ausland seine Eisenbahnfrachten erhöht. Dies ist jedoch bei weitem nicht in demselben Umfange wie in Deutschland geschehen. Es betrug der Frachtindex für sieben Warengruppen für 100 kg. auf 200 km. Entfernung im Binnenverkehr: 3)

Land	Juli 24	nach 18. 9. 24
Deutschland =	100	100
Holland	74	98,9
Belgien	38	47,5
Frankreich	49	60,7
Italien	45	55,7

1) „Dt. Wirtsch. Ztg." 5. 2. 24
2) „Dt. Wirtsch. Ztg." 27. 9. 24
3) „Wirtsch. u. Stat." 26. 8. 24, 27. 11. 24

Land	Juli 24	nach 18. 9. 24
Oesterreich	66	79,0
Ungarn	74	91,3
Tschechien	66	84,2
Polen	74	86,3

War die deutsche Produktion schon durch die binnenländischen Eisenbahnfrachten erheblich mehr belastet als das Ausland, so spielten die Frachtsätze für die Ausfuhr eine noch gewichtigere Rolle. Alle Länder gewährten für die Ausfuhr ungemein günstige Sondertarife, während Deutschland in dieser Hinsicht noch viel schlechter abschnitt als bei den Normaltarifen. Die Ausfuhrtarife wurden von der deutschen Reichsbahn recht stiefmütterlich behandelt. Erst Anfang 1924 wurden in geringem Umfang Seehafensondertarife wieder eingeführt, die aber dann bei den verschiedenen allgemeinen Ermäßigungen nicht mitberücksichtigt wurden.[1] In größerem Umfange gelangten Seehafensondertarife erst Ende 1925 und Anfang 1926 zur Einführung.[2]

Die Vernachlässigung derartiger Sondertarife ist nur zum Teil auf die wirtschaftspolitische Kurzsichtigkeit der maßgebenden Kreise zurückzuführen. In der Hauptsache war sie begründet durch den Art. 326 des „Friedensvertrages", welcher Deutschland verpflichtete, alle Begünstigungen und Sondertarife, die die deutschen Häfen genossen, auch den Ententehäfen zu Teil werden zu lassen. Diese Bestimmung verhinderte natürlich eine Wiedereinführung solcher Tarife im früheren Umfange.

Es ist erklärlich, daß eine derartig hohe frachtliche Vorbelastung auf die Absatzfähigkeit deutscher Waren, die in ihrer Preisgestaltung selbst ohne Gewinnerzielung den ausländischen Erzeugnissen nicht mehr folgen konnten, überaus ungünstig wirken mußte. Leider hat die Belastung unserer Reichsbahn mit den Obligationen auf Grund des Dawes-Gutachtens eine Behebung der Absatzstockung, soweit sie sich auf die Eisenbahnfrachten gründet, auch für die Zukunft sehr erschwert.

Nicht weniger folgenschwer für die Entwicklung der deutschen Ausfuhr wirkten sich eine Reihe äußerer Momente aus, die der deutschen Industrie eine Wiedergewinnung der durch den Krieg verlorenen Absatzgebiete verhinderten. Dem Geiste des

1) „Dt. Wirtsch. Ztg." 25. 3. 24
2) „Dt. Allg. Ztg." 15. 10. 25, 16. 1. 26

vornehmsten Kriegszieles der Entente, der Kaltstellung der deutschen Konkurrenz auf dem Weltmarkt, entsprachen die Bestimmungen des „Friedensvertrages“, welche darauf hinausliefen, dem deutschen Außenhandel seine wichtigsten Grundlagen zu entziehen. In erster Linie verdient genannt zu werden die Lähmung des Auslandsdeutschtums, das dem deutschen Ueberseehandel auf Grund seiner Kenntnis der fremden Verhältnisse unschätzbare Dienste geleistet hätte, und dessen Position durch die Liquidierung der Privatvermögen in den Ententeländern, sowie durch die erzwungene Aufgabe sämtlicher Rechte und Besitztitel, die Deutschland den Verbandsmächten gegenüber zugestanden hatte, derartig in seinen Grundfesten erschüttert worden war, daß seine für den Wiederaufbau fördernde Tätigkeit für lange Zeit als ausgeschaltet gelten kann.1) Ebenso schädigend mußte sich der Raub der Kolonien auswirken, durch den für die Wiedergewinnung der überseeischen Absatzmärkte sehr wertvolle Stützpunkte verloren gegangen waren.

Eine in seinen Wirkungen kaum abschätzbare Bedeutung ist dem Artikel 264 des „Friedensvertrages“ beizumessen, welcher sämtlichen Vertragsgegnern auf 5 Jahre die einseitige Meistbegünstigung im Handel mit Deutschland einräumte, und der uns jede Möglchkeit genommen hatte, auf handelspolitischem Wege die Aufnahme unserer Erzeugnisse zu erzwingen. Als mit dem 10. 1. 25 Deutschland wieder in den Besitz seiner Handelsvertragsfreiheit gekommen war, hatte sich seine Lage in Bezug auf die Ausfuhr nicht wesentlich gebessert. In fast allen schon abgeschlossenen oder noch schwebenden Handelsvertragsverhandlungen, selbst mit kleineren Ländern, fiel die politische Ohnmacht Deutschlands sehr ins Gewicht. Von einem freien Wege für die deutsche Ausfuhr kann vorläufig auch für die Zukunft keine Rede sein.

Die durch den „Friedensvertrag“ sanktionierte Ohnmacht Deutschlands ermöglichte dem Ausland die ungezählten Maßnahmen handelspolitischer Art, die sich in der Nachkriegszeit zu einem fast undurchdringlichen Walle verdichtet hatten. Die schon vor dem Kriege entstandenen Bestrebungen des Auslandes, sich von der deutschen Industrie zu emanzipieren, hatten sich zur maßgebenden, die Handelspolitik leitenden Tendenz ausgewachsen.

1) Art. 118, 297, 298 des „Friedensvertrages“

z. T. ging man ganz radikal vor, z. B. in Australien, wo bis Mitte 1922 die deutsche Einfuhr überhaupt verboten war, zum anderen — und dies in den meisten ehemals feindlichen Ländern — „begnügte" man sich mit der Boykottierung deutscher Waren, Einreise- und Aufenthaltsbeschränkungen und -verboten deutscher Kaufleute und schließlich der zollpolitischen Absperrung.

Unter dem Vorwand, sich gegen das deutsche Valuta-Dumping schützen zu müssen, begannen sich schon 1920 Schutzzollbestrebungen bemerkbar zu machen, die Ende 1922 ins Riesenhafte ausarteten.

Eine zusammenhängende Uebersicht über die vom Auslande gegen die deutsche Einfuhr erhobenen Maßnahmen gibt folgende Tabelle: 1)

Stand Anfang 1920	Stand Ende 1922
1. Sonderzölle	
Marokko (fr.) Tunis —	Belgien, England, Luxemburg, Marokko (fr.) Tunis
2. Valutazuschläge und Valuta-Antidumpingzölle	
— — —	Frankreich, England, Australien, Neuseeland, Kanada, Südafr. Union, Spanien, Ver. Staaten.
3. Differenzielle Zollbehandlung infolge versagter Meistbegünstigung	
Frankreich und Kolonien, Griechenland, Haiti, Japan, Italien, Marokko (fr.), Kanada, Neuseeland, Portugal, Rumänien. —	Frankreich und Kolonien, Griechenland, Haiti, Japan, Italien, Marokko (fr.), Kanada, Neuseeland, England, Belgien, Luxemburg, Polen, Estland, Finnland, Spanien.

Neben diesen die deutsche Ausfuhr speziell betreffenden Zollmaßnahmen war noch von besonderer Wichtigkeit die allgemeine zu Hochschutzzöllen neigende Handelspolitik des Auslandes, die z. T., soweit sie auf Anti-Dumping beruhte, in der Praxis nur für den deutschen Handel in Betracht kam, wie sie auch zumeist nur gegen Deutschland gerichtet war, z. B. das englische Industrieschutzgesetz von 1921 und der Forderney Tarif der Ver. Staaten von 1922. Da der Gesetzgeber der Ausführung dieser Gesetze einen weiten Spielraum gelassen hatte, damit sie sich den wech-

1) Bd. 310 der „Stat. d. Dt. Reiches"

selnden Verhältnissen sofort anpassen konnten, konnten bei ihrer Handhabung sehr leicht politische Abneigungen zum Durchbruch kommen, wobei natürlich Deutschland besonders schlecht abschneiden mußte.

Auch das neutrale Ausland beteiligte sich z. T. mit Zollerhöhungen, Dumpingverordnungen und Einfuhrverboten an dem Wirtschaftskriege gegen Deutschland. Das hervorstechendste Beispiel hierfür bietet das Vorgehen Spaniens, welches im Mai 1922 einen 86prozentigen Valutazuschlag auf deutsche Waren legte, der erst im Juli 1924 aufgehoben wurde. Daß das Ausland in so rigoroser Weise vorgehen konnte, lag neben den schon erwähnten Gründen daran, daß die Industrialisierung vieler ehemaliger Bezugsländer während des Krieges die deutschen Zufuhren mehr oder weniger entbehrlich gemacht hatte. Dieser Umstand hatte weiterhin zur Folge, daß die Absatzmöglichkeiten noch mehr zusammenschrumpfen mußten, wenn die Zollmauern eine Einfuhr überhaupt gestatteten. Dazu kam noch, daß diese Länder nun auch als Konkurrenten auf dem Weltmarkt auftreten konnten. Wenn auch die Umbildung zum Industriestaat in gewisser Beziehung zunächst eine erhöhte Einfuhr, vor allem an Maschinen zur Folge hat, konnte diese Tatsache für Deutschlands Ausfuhr deswegen nicht voll zur Geltung kommen, weil sich während des Krieges das feindliche und neutrale Ausland in den früheren deutschen Absatzgebieten eingenistet hatte und nicht gewillt war, sich daraus vertreiben zu lassen. Aus diesen Gründen konnte die deutsche Industrie auch in den Ländern, die an und für sich freundlich gesinnt waren, nur langsam Boden gewinnen. Dies trifft besonders für Südamerika zu, wo sich die Ver. Staaten infolge ihrer dortigen finanziellen Herrschaftsstellung für eine ganze Reihe von Waren Monopole geschaffen hatten. Alles in allem ist dem deutschen Export von Industrieprodukten der Weg auf den Weltmarkt in einem Umfang verbaut worden, der eine nur langsame Wiederbelebung erwarten läßt.

Der Tiefstand des Industrieexportes war für die Gestaltung des deutschen Außenhandels umso bedauerlicher, als nach Lage der Dinge ein Ausgleich durch eine verstärkte Ausfuhr von Rohstoffen und Lebensmitteln ausgeschlossen war. Auch hier hatte der „Friedensvertrag" einschneidende Aenderungen hervorgerufen, abgesehen davon, daß diese Ausfuhren doch nur für den Handel

mit europäischen Ländern in Betracht kamen. Mit 38 Mill. Tonnen hatte die Ausfuhr von Lebensmitteln, Rohstoffen und Halbfabrikaten 1925 etwas über die Hälfte der entsprechenden Zahl von 1913 erreicht. (64 Mill. t.)

Was über die Gründe des Rückganges der Ausfuhr von Fertigfabrikaten gesagt wurde, gilt auch im Großen und Ganzen von den Halbfabrikaten. Anders liegen die Dinge bei Rohstoffen und Nahrungsmitteln, bei welchen der Verlust wichtiger Erzeugungsgebiete (Elsaß-Lothringen für Kali und Eisenerze, Oberschlesien für Kohlen) die Hauptrolle spielt.

Wenn auch die Ausfuhr für das deutsche Frachtgeschäft an und für sich die geringere Bedeutung besitzt, so ist doch ihre Gestaltung für dieses indirekt in erster Linie maßgebend, da Deutschland, das fast alle anderen Einnahmequellen verloren hat, nur mit seiner Ausfuhr die für Wirtschaft und Ernährung notwendigen Rohstoffe und Lebensmittel bezahlen kann, deren Transport für die Seeschiffahrt das Schwergewicht bedeutet. Mit dem Rückgang der Ausfuhr ist denn auch ein entsprechender Rückgang der Einfuhr Hand in Hand gegangen. Die an den Folgen des Krieges und des „Friedensvertrages“ krankende Wirtschaft war nicht in der Lage, den tatsächlichen Bedarf an Rohstoffen, Nahrungs- und Genußmitteln aufzunehmen. Besonders kraß trat die verringerte Kaufkraft Deutschlands nach der Währungsstabilisierung in Erscheinung. Diese Stabilisierung konnte naturgemäß nur durch Maßnahmen erreicht werden, die die deutsche Wirtschaft aufs schwerste treffen mußten. Einmal wurde ihr eine Steuerlast auferlegt, die schon an und für sich kaum tragbar war, und die noch dadurch wesentlich gesteigert wurde, als die Gesichtspunkte, nach denen sie zur Erhebung gelangten, mit den tatsächlichen Verhältnissen kaum noch irgend eine Berührung hatten. Zum anderen erfolgte die Währungsstabilisierung durch eine fast völlige Kreditabschneidung. Beide Momente mußten auf die Entwicklung der Einfuhr eine höchst ungünstige Wirkung ausüben. Insbesondere gilt dies von der Kreditdrosselung, die allein zeitweilig ein fast völliges Erliegen des Einfuhrgeschäftes zur Folge hatte.

Mit der erfolgten Betrachtung sind die Schwierigkeiten, die sich für die Entwicklung des Frachtgeschäftes ergaben, soweit sie sich auf den Rückgang des Seehandels gründeten, noch nicht erschöpft. Wenn vorher gesagt wurde, daß 60 bezw. 25 % der Außen-

Handelsgüter auf dem Seewege befördert werden, so bezog sich diese Feststellung auf den gesamten seewärtigen Güterverkehr. Nun ist aber zu berücksichtigen, daß schon vor dem Kriege ein großer Teil dieses Verkehrs über fremde, und zwar in der Hauptsache holländische und belgische Häfen geleitet worden ist. Es betrug 1913 der Anteil der fremden Häfen an der seewärtigen Einfuhr im Generalhandel 34 %, an der Ausfuhr 32 %. 1)

Der Grund für die Ablenkung derartig bedeutender Frachtmengen war darin zu suchen, daß für den Verkehr des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes, das in diesem Zusammenhange fast ausschließlich in Betracht zu ziehen ist, die belgisch-holländischen Häfen günstiger gelegen sind als die deutschen Großhäfen an der Nordsee. Da bekanntlich der Transport von Massengütern den billigeren Wasserweg gegenüber der Eisenbahn bevorzugt, Hamburg und Bremen aber keine brauchbaren Wasserverbindungen mit Rheinland-Westfalen besaßen, konnten sie mit Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen, die durch den Rhein und ein ausgedehntes Kanalnetz an das westdeutsche Industriegebiet in hervorragender Weise angeschlossen sind, nicht mehr Schritt halten.

Ein Beispiel möge die ungünstige Stellung Hamburgs und Bremens illustrieren. Es betrug 1913 die Fracht für eine Tonne Kohle von der Ruhr

nach Rotterdam	etwa	2,00 M
nach Bremen		4,80 M
nach Hamburg		5,60 M. 2)

und dies trotz der von der Eisenbahn gewährten Seehafensondertarife.

Die Tatsache der so umfangreichen Ablenkung deutscher Frachten nach fremden Häfen fiel allerdings damals deswegen nicht so schwer ins Gewicht, weil die Reeder auf Grund ihrer dortigen Stellung in der Lage waren, einen immerhin noch beträchtlichen Teil davon an sich zu ziehen. Nach dem Kriege aber erhielt die Konkurrenz der ausländischen Häfen eine ganz andere Bedeutung. Die dortige Position der deutschen Reeder war vernichtet, und die Frucht der deutschen Frachten fiel dem Ausland in den Schoß. Auch bei einem gleichbleibenden Anteil des Verkehrs

1) „Wirtsch. u. Stat.“ 26. 5. 24
2) Flügel i. „Jb. d. Norddt. Ll.“ 1921/22

über fremde Häfen an dem Gesamtverkehr mußte dieser Umstand einen unersetzlichen Verlust für das deutsche Schiffahrtsgewerbe bedeuten, und eine möglichste Einschränkung der Abwanderung hätte in seinem größten Interesse gelegen.

Im Gegensatz zu diesem Bedürfnis hatte aber der „Friedensvertrag“ die Sachlage noch bedeutend verschärft. In erster Linie kommt in diesem Zusammenhang die schon erwähnte Aufhebung der Seehafen-Sondertarife in Betracht. Dadurch hätte sich beispielsweise die Fracht für eine Tonne Kohle von der Ruhr nach Hamburg auf 8,30, nach Bremen auf 6,10 M gestellt, während die holländische Fracht ungefähr denselben Stand behauptet hatte. 1) Tatsächlich waren die Frachten nach Umstellung der Eisenbahntarife auf Goldrechnung bedeutend höher.

Es war Deutschland nicht nur verboten, den Verkehr über seine eigenen Häfen zu fördern, sondern es mußte sogar noch seine Hand dazu bieten, ihn über fremde Häfen ablenken zu helfen. Im Art. 359 des „Friedensvertrages“ ist Deutschland nämlich verpflichtet worden, an dem Bau eines Rhein-Maas-Schelde-Kanals mitzuwirken, der den deutschen Mittelland-Kanal von Duisburg nach der Schelde und Antwerpen fortsetzen und damit die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Häfen für die Zukunft noch mehr in Frage stellen würde.

Diese die deutschen Häfen schädigenden Momente wurden noch dadurch wesentlich verschärft, daß der bisherige Ausbau des westdeutschen Wasserstraßennetzes fast ausschließlich dem Rhein und damit den fremden Häfen zugute gekommen war. So wurde durch die noch im Kriege erfolgte Fertigstellung des Rhein-Herne- und des Rhein-Hannover-Kanals sowie die Mainregulierung die den ausländischen Häfen dienende Rheinwasserstraße durch das ganze Industriegebiet verlängert und deren Einflußsphäre auf ganz Westfalen ausgedehnt 2). Im Hinblick auf die Notwendigkeit, die deutschen Frachten den eigenen Häfen zu erhalten, ist nach dem Kriege die Frage einer besseren Wasserverbindung der Hansestädte mit dem wichtigsten industriellen Hinterlande in verstärktem Maße in den Vordergrund getreten, und es sind auch schon verschiedene diesbezügliche Kanalpläne zu Erör-

1) Flügel i. „Jb. d. Norddt. Ll.“ 1921/22
2) Stimming, „Die Lage der Seeschiffahrt“ i. „Jb. des Norddt. Ll.“ 1921/22.

terung gekommen. Eine der wichtigsten Aufgaben des Reiches muß es sein, ihre baldige Ausführung in die Wege zu leiten, zumal eine ganze Reihe beabsichtigter Bauten, so für einen Lippe-, einen Rhein-Neckar-Donau- und einen Rhein-Main-Donau-Kanal, eine weitere Stärkung der fremden Rheinhäfen auf Kosten Hamburgs und Bremens zur Folge haben wird.

Es betrug im Generalhandel über fremde Häfen die Einfuhr:

	1913	34 %	der Gesamt-See-Einfuhr
	1920	41 %	"
	1921	32 %	"
	1922	31 %	"

die Ausfuhr:

	1913	32 %	der Gesamt-Seeausfuhr
	1920	52 %	"
	1921	51 %	"
	1922	34 %	" 1)

Der merkliche Rückgang des Anteiles der fremden Häfen ist fast ausschließlich auf den Tiefstand der deutschen Eisenbahngebühren und Hafenkosten auf Grund der Währung zurückzuführen. Gütertransporte zwischen den deutschen Nordseehäfen und dem Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet stellten sich demzufolge bedeutend billiger als auf dem Rhein von und nach den belgisch-holländischen Häfen.

Dieser Umstand hatte die weitere für den Güterverkehr der deutschen Häfen günstige Folge, daß eine nicht unbeträchtliche Menge ausländischer Gütertransporte, die früher Deutschland nicht berührt hatten, über deutsche Häfen geleitet wurden. So nahmen teilweise Durchfuhren aus Oesterreich und der Schweiz anstatt über die Rhein-Mündungshäfen ihren Weg über Hamburg und Bremen. Sogar Holland führte nicht selten Getreide über Hamburg ein. 2)

Daß es den deutschen Häfen nicht gelungen ist, die durch die Valutaverhältnisse gebotene Konjunktur besser auszunutzen, beruhte hauptsächlich auf dem allgemeinen Tiefstand der Binnenverkehrsverhältnisse. Die schon an und für sich im Verhältnis zu

1) „Wirtsch. und Stat." 26. 5. 24
2) „Stat. d. Dt. Reiches" Bd. 309

den Wasserstraßen geringere Leistungsfähigkeit der Eisenbahn, die für den Massengutverkehr des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes erst recht nicht genügen konnte, war durch Wagen-, Lokomotiv- und Kohlenmangel, durch Streiks- und Verkehrssperren, wodurch der Güterverkehr in unerträglichem Maße litt, manchmal auch wochenlang völlig ruhte, noch mehr beeinträchtigt worden. Aus diesen Gründen war die Eisenbahn auch nicht einmal in der Lage, den soviel kleineren Bedarf zu befriedigen, und der deutsche Außenhandel war trotz der größeren Kosten genötigt, die fremden Häfen in Anspruch zu nehmen. Es kam noch hinzu, daß infolge dieser Verhältnisse eine wenig rationelle Betriebsführung des Lösch- und Ladegeschäftes in den deutschen Häfen bedingt war, 1) und daß trotz der hohen Valuta, mit der die Lösch- und Ladegebühren in Holland und Belgien bezahlt werden mußten, die Häfen dieser Länder zeitweise im Vorteil waren.

Mit der Stabilisierung ging den deutschen Häfen der Vorsprung, den sie in gewisser Beziehung jedenfalls vor den fremden Häfen besessen hatten, verloren, und es ist anzunehmen, daß es den letzteren gelungen ist, in den Jahren nach der Stabilisierung wieder eine bedeutendere Menge der deutschen Außenhandelsgüter an sich zu ziehen.

Durch die hohen deutschen Eisenbahnfrachten seit 1923 sind auch dort die Interessen der deutschen Häfen bedroht worden, wo eine Konkurrenz von Wasserstraßen garnicht in Frage kam, da die ausländischen Eisenbahnverwaltungen durch entsprechende Tarifmaßnahmen versuchten, mit allen Mitteln den Verkehr an sich zu ziehen, und sich bei diesen Bestrebungen der vollsten Unterstützung ihrer Regierungen erfreuten. 2)

Nicht nur in dem Zusammenhange der Konkurrenz zwischen deutschen und fremden Häfen spielte die Lage der Binnenverkehrsanstalten eine Rolle. Sie hat naturgemäß überhaupt an der Schrumpfung des seewärtigen Güterverkehrs Schuld getragen. Neben der Eisenbahn hat der „Friedensvertrag" auch die Binnenschiffahrt in ihrem Lebensnerv getroffen. Die Flußreedereien konnten erst allmählich ihre Verluste, die sie auf Grund der Ablieferungsverpflichtung eines Teils ihrer Flotte erlitten hatten,

1) „Jb. d. Norddt. Ll." 1921-22.
2) „Dt. Wirtsch. Ztg." 5. 2. 24

ersetzen. Die durch Art. 331—353 des „Friedensvertrages erfolgte Internationalisierung der deutschen Ströme hat insofern eine negative Bedeutung, als durch diese Aufhebung des staatlichen Selbstbestimmungsrechtes es der deutschen Regierung erschwert wird, eine die Seeschiffahrt fördernde Binnenschiffahrtspolitik zu treiben, und als bei der Knappheit der in Deutschland verfügbaren Kapitalien diese nur dann in Stromregulierungen angelegt werden können, wenn daraus für die deutsche Wirtschaft allein erhebliche Vorteile entspringen. In diesem Sinne wirkte die Internationalisierung, welche ja auch dem Auslande die Verbesserungen ohne irgend eine Gegenleistung in den Schoß werfen mußte, als starkes Hindernis der Verkehrsentwickelung, wie überhaupt die Wiederinstand-Setzungsarbeiten an Binnenwasserstraßen, Eisenbahnen und Häfen, die während des Krieges unterblieben waren, nur langsam nachgeholt werden konnten, so daß eine glatte Abwickelung des Verkehrs, soweit er davon abhängt, nicht so bald möglich wurde.

Es ist allerdings noch nicht gesagt, daß die deutsche Reederei unbedingt in demselben Maßstabe unter dem Frachtenmangel in den deutschen Häfen leiden mußte, wie er in dem Verhältnis Tonne : Registertonne zum Ausdruck kommt. Unter normalen Umständen wäre es ihr auch sicherlich gelungen, auf Grund ihrer Tatkraft und Erfahrung den ihr zukommenden Teil der Frachten an sich zu ziehen und eine ungeschmälerte Beladung ihrer Schiffe zu erreichen. Tatsächlich konnte dies aber nicht der Fall sein; dafür hatte der „Friedensvertrag" in ausgiebigster Weise Sorge getragen.

Vor allem war es die Ausnahmebehandlung, die den deutschen Reedern in vielen Häfen zu Teil wurde, und die ihr Wiedereintreten auch in die vor dem Kriege fast ausschließlich von ihnen beherrschten Linien ungemein erschwerte. Lange Zeit war deutschen Schiffen das Anlaufen verschiedener Häfen, so Australiens, Marokkos, der französischen Mandatsgebiete Westafrikas, Frankreichs und Belgiens und die Durchfahrt durch die Dardanellen überhaupt verboten, während sie in anderen Ländern z. B. in den Ver. Staaten, mit besonderen Abgaben belegt wurden, 1) Widerstände, die z. T. auch heute noch nicht völlig beseitigt sind, und die

1) „Voss. Ztg." 6. 4. 20., Cuno i. „Wiederaufbau" 1922/23 Heft 11/12

umso schwerer ins Gewicht fallen mußten, als sich das Ausland ebenso, wie es sich der deutschen Absatzmärkte bemächtigt hatte, auch in das alte deutsche Liniennetz hineingedrängt hatte. Besonders England und die Ver. Staaten waren in dieser Hinsicht erfolgreich vorgegangen und dachten natürlich nicht daran, ihre Vorteile wieder preiszugeben. Ein bezeichnendes Beispiel hierfür bietet das Verhalten der englischen und australischen Schiffahrtsgesellschaften, die sich im Sommer 1922 zu einem Abwehrkampfe gegen die neu erstehende deutsche Schiffahrt zusammengeschlossen hatten.

Aber auch fast alle anderen Seefahrt treibenden Länder hatten ihre während des Krieges gefestigte Position zu halten und weiter auszubauen versucht, so daß ein Zustand des schärfsten Konkurrenzkampfes entstanden war, der nicht dazu angetan sein konnte, der deutschen Reederei ihr Aufkommen zu erleichtern, zumal die ausländischen Schiffahrtsgesellschaften im Gegensatz zu den deutschen, die noch dazu mit den riesigen Ausgaben für den Wiederaufbau ihrer Flotte vorbelastet waren, eine starke finanzielle Rückendeckung aufweisen konnten. So hatte sich z. B. das Gesamtkapital der wichtigsten holländischen Reedereien 1914—18 von 98 auf 123,5 Mill. hfl., ihre Reserven von 28,5 auf 148,5 Mill. hfl. gehoben, während ihre Obligationen von 58,5 auf 28 Mill. hfl. zurückgegangen waren, und das bei Dividendenausschüttungen bis zu 300 % und großen Ausgaben für Neubauten.1)

Die Beseitigung der überseeischen Stützpunkte und der Raub der deutschen Anlagen und Docks in fremden Häfen, wie Rotterdam und New-York, bedeutete weiterhin die Vernichtung wichtiger Faktoren, deren Besitz für die Wiedergewinnung der früheren Linien von unschätzbarem Werte gewesen wäre.

---

1) „Berl. Börs. Courier" 16. 9. 18.

Kapitel V.

Der internationale Frachtenmarkt und sein Einfluß auf das deutsche Reedereigewerbe.

War die eine Vorbedingung für die Rentabilität des Frachtgeschäftes, der Ausnutzungsgrad der Leistungsfähigkeit, nicht günstig, so war die Gestaltung des Frachtenmarktes, des zweiten Faktoren, der die Möglichkeit des Wiederaufbaues der Flotte beeinflussen mußte, gleichfalls wenig zufriedenstellend.

Nicht nur der Umfang der Frachtenmengen sondern auch die Höhe der bestehenden Frachtraten bestimmt die Höhe der Rentabilität in der Schiffahrt. Schließlich hat ja die günstigste Geschäftsmöglichkeit nur dann einen Wert, wenn die für die Transportleistungen erhaltenen Entgelte so hoch sind, daß sie einen Ueberschuß über die Unkosten gewährleisten. Da die deutsche Reederei vor der Aufgabe stand, eine ganze Flotte neu aufzubauen, mußte der Höhe der Ueberschüsse eine ganz besondere Bedeutung beigelegt werden.

Da aber die Schiffahrt eines Landes in ihrem Wesen als Mittel des Weltverkehrs nur einen Teil der gesamten Weltschiffahrt darstellt und sie deshalb von all dem beeinflußt wird, was die Weltschiffahrt beeinflußt, so ist in diesem Zusammenhang die Entwicklung des Weltfrachtenmarktes maßgebend.

Das Problem ist insofern nicht ganz einheitlich, als man hier mit einer doppelten Gestaltung der Voraussetzungen rechnen muß, die in der Scheidung zwischen wilder Schiffahrt und Linienschiffahrt begründet ist.

Unter Linienschiffahrt versteht man die Schiffahrt, welche an die Einhaltung eines bestimmten Weges und im voraus festgelegter Ankunfts- und Abfahrtszeiten gebunden ist. Das Schiff der freien Fahrt dagegen sucht seine Fracht jeweilig dort, wo es sie unter den günstigsten Bedingungen zu finden hofft.

Aus dieser verschiedenen Natur der beiden Betriebsarten ergeben sich weitgehende Folgerungen auf deren Preisgrundlagen. Die Grundlagen der Preisbildung in der Seeschiffahrt decken sich mit den Grundlagen jeder Preisbildung. In diesem Zusammenhange interessieren uns nur die Selbstkosten und der für den wirtschaftlichen Bestand eines Reedereiunternehmens notwendige Mindestverdienst. Im folgenden soll der Nachweis geführt werden, daß die Linienreederei wohl auf Grund ihrer verhältnismäßig höheren Selbstkosten gezwungen ist, höhere Frachten zu fordern als ein Unternehmen der freien Schiffahrt, und daß sie auch in den meisten Fällen infolge ihrer großen Vorzüge diese erhält, daß sie aber trotzdem in ihrer Preisbildung in indirekter Abhängigkeit zu der in der freien Schiffahrt steht, so daß sie deren Schwankungen notwendig folgen muß.

Ein Schiffahrtsunternehmen hat zunächst mit den Ausgaben zu rechnen, welche die Verzinsung des zu seiner Errichtung notwendigen Anlagekapitals erfordert. Die relative Höhe des Anlagekapitals muß schon um deswillen in einem Linienschiffahrtsunternehmen bedeutender sein, weil es zur Aufrechterhaltung seines regelmäßign Dienstes einen verhältnismäßig größeren Schiffspark besitzen muß als eine Reederei der freien Schiffahrt, weil aber auch ein Linienschiff, das sorgfältiger und seetüchtiger gebaut und besser ausgerüstet sein muß als ein „Trampdampfer", teurer ist als dieser. Die Lebensdauer eines Linienschiffes ist auch bedeutend kürzer als die eines Schiffes der freien Fahrt, da bei ersterem wegen der besonderen Anforderungen in Bezug auf Sicherheit, Schnelligkeit und Ausstattung, aber auch aus Wettbewerbsrücksichten, die Leistungen dauernd auf einer besonderen Höhe gehalten werden müssen.

Die Linienschiffahrt bedarf ferner zur regelmäßigen und pünktlichen Abfertigung ihres Dienstes kostspieliger Hafenanlagen, Ladungs-, Kran- und Schuppeneinrichtungen, Leichter- und Schleppdampferflotten, die sämtlich für den unregelmäßigen Betrieb der freien Fahrt nicht notwendig sind.

In ähnlicher Weise sind auch die Abschreibungen in der Linienschiffahrt höher zu bemessen als in der freien Fahrt. Die Abschreibungen, bezw. die zu demselben Zweck eingerichteten Erneuerungsfonds, dienen einmal zum Ausgleich der durch den Dienst

eintretenden Abnutzung des Schiffes, weiterhin sollen sie dem Umstande Rechnung tragen, daß das Schiff mit seinen Einrichtungen infolge der Fortschritte der Technik sehr schnell veraltet und daher oft schon früher, als es sein Zustand verlangen würde, ersetzt werden muß. Neben den Abschreibungen auf die Landanlagen, die für eine Trampreederei so gut wie wegfallen, sind die Abschreibungen auf das in dem Schiffspark investierte Kapital nach der vorigen Feststellung, daß das Linienschiff eine geringere Lebensdauer besitzt und verhältnismäßig wertvoller ist als ein Trampdampfer, höher anzusetzen.

Auch in Beziehung auf die allgemeinen Verwaltungskosten sind die Unternehmungen der Linienschiffahrt höher belastet als die der freien Schiffahrt. Hierzu gehören vor allem die Aufwendungen der Zentralleitung, also Gehälter und Löhne der dort Angestellten, die Zinsen und Abschreibungen des in den Verwaltungsgebäuden angelegten Kapitals, bzw. die Miete für diese. Da die Verwaltung des Linienbetriebes einen bedeutend größeren Apparat beansprucht, als dies für eine Trampreederei der Fall zu sein braucht, ergibt sich daraus eine entsprechend höhere Belastung der ersteren.

Die Linienreederei muß ausgedehnte Agenturen unterhalten, die ihren regelmäßig verkehrenden Schiffen zur rechten Zeit Güter zuführen sollen. Aus demselben Grunde ist eine kostspielige Reklame unerläßlich.

Die Unterhaltungskosten der teureren und empfindlicheren Linienschiffe, die sorgfältiger in Stand gehalten werden müssen, verschlingen große Summen, die Versicherungskosten stellen sich entsprechend dem höheren Wert der Fahrzeuge höher. Die größere Schnelligkeit in der Linienfahrt verbraucht größere Mengen an Betriebsstoff, Schmiermaterial und Süßwasser, wodurch wiederum der Frachtraum eine starke Einschränkung erfährt. Letzterer Nachteil wird noch dadurch erhöht, daß die Dimensionen der Maschinen und die Unterbringungsnotwendigkeit einer zahlreicheren Mannschaft toten Raum verursacht. Die Notwendigkeit der Haltung einer zahlreicheren Mannschaft erhöht außerdem die Aufwendungen für Löhne und Verpflegung. Zu beachten ist in diesem Punkte ferner, daß im Gegensatz zur freien Schiffahrt, die

ihre Leute gewöhnlich nach jeder Reise entläßt, um erst bei neuem Bedarf andere anzuheuern, der regelmäßige Dienst in der Linienfahrt zum mindesten die Haltung eines größeren Stammes für die Dauer angestellter Leute erfordert.

Endlich verursacht der Zwang der Innehaltung des einmal festgesetzten Fahrplanes, auch wenn die einzelne Reise mit Verlust ausgeführt werden sollte, einen erheblichen Kostenaufwand, während ein Schiff der freien Fahrt im Falle eines Ladungsmangels sich dorthin begeben kann, wo es lohnenden Verdienst findet.

Aus allen diesen Tatsachen geht hervor, daß die Selbstkosten in der Linienschiffahrt relativ höher sind als in der freien Schiffahrt, daß aber auch die Betriebsgewinne höher sein müssen, und daß demzufolge die Leistung eines Linienschiffes einen höheren Mindestentgelt zu beanspruchen hat als die eines Schiffes der freien Fahrt.

Nun ergeben sich aber aus den in der vorigen Betrachtung erörterten Grundlagen der beiden Betriebsarten dafür wesentliche Anhaltspunkte, daß in mehr oder weniger begrenztem Umfang diese höheren Frachten auch wirklich gezahlt werden. Die Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, größere Schnelligkeit und Sicherheit, die die Linienschiffahrt bietet, führen ihr alle Güter zu, bei deren Beförderung auf diese Vorzüge entscheidender Wert gelegt wird, und zwar kommen hierfür die Güter in Betracht, für welche der größere Zinsverlust, wie er bei der Beförderung durch ein Schiff der freien Fahrt infolge der Unsicherheit der Beförderungsgelegenheit, der geringeren Schnelligkeit und Pünktlichkeit droht, die Gefahr der Preisverschiebung während der Beförderung, die Gefahr der Verschlechterung der Waren infolge längerer Lagerung, schlechterer Unterbringung und weniger sachgemäßen Behandlung eine wichtige Rolle spielt. Dies sind aber die Güter, die einen hohen Wert besitzen. Je teurer eine Ware ist, desto mehr werden die Verfrachter gezwungen sein, die angeführten Momente zu berücksichtigen, desto eher wird aber auch das Gut in der Lage sein, die höheren Frachten wirtschaftlich zu tragen. Endlich werden solche Güter das ganze Jahr hindurch mit einer gewissen Regelmäßigkeit versandt, weil sie das ganze Jahr hindurch hergestellt und verlangt werden, so daß auch deswegen die Beförderung mit der Linienschiffahrt vorgezogen wird.

Die freie Schiffahrt eignet sich dagegen besonders für den Transport von Massengütern, einmal deswegen, weil sie ihr eigentliches Arbeitsfeld in der Darbietung ganzer Schiffe gefunden hat, indem das Unternehmen ihre Schiffe für eine oder mehrere Fahrten an den Verfrachter vermietet, fernerhin deswegen, weil sie an keinen festen Fahrweg gebunden ist und die Güter jeweils dort aufsuchen kann, wo sie in größeren Mengen auftauchen, das ist zu den großen Erntezeiten der wichtigen Rohstoffe und Nahrungsmittel in den Häfen Australiens, Ostasiens, Nord- und Südamerikas. Endlich sind es Güter, die im Verhältnis zu ihrem Gewicht einen geringen Wert haben, so daß die Voraussetzung ihrer wirtschaftlichen Transportfähigkeit niedrige Transportkosten sind, die die freie Schiffahrt zu gewähren vermag.

Die Arbeitsteilung zwischen freier und Linienschiffahrt ist aber durchaus keine ausschließliche. Soweit nämlich ein Linienschiff seinen Raum nicht füllen kann, greift es auf Massengüter wie Baumwolle, Getreide, Hölzer, Erze, Reis, Jute in der nach Europa einkommenden, Kali, Zement in der ausgehenden Fahrt über, also auf Güter, die auf die Vorteile der Linienfahrt nicht angewiesen sind, sie aber gern mitnehmen, sofern natürlich entsprechende Zugeständnisse in Bezug auf die Höhe der Frachtsätze gemacht werden.

Auch die freie Schiffahrt hat die Möglichkeit, in den Bereich der Linienfahrt einzudringen; denn es ist nicht so, daß erstere zur Beförderung der Güter, für die die Linienfahrt scheinbar ein Monopol besitzt, überhaupt untauglich wäre, sondern nur so, daß ihr in der Unregelmäßigkeit, geringeren Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Sicherheit Nachteile anhaften, die sie mehr oder weniger durch größere Billigkeit ausgleichen kann.

Daraus geht einmal hervor, daß die Frachten für Massenprodukte in der Linienschiffahrt entweder dieselbe Höhe haben müssen wie in der freien Schiffahrt, oder daß sie in den Fällen, in denen die bessere Beförderung durch das Linienschiff die billigeren Frachten des Trampdampfers ausgleichen, einen Zuschlag enthalten können, in dem Grade, in welchem die Vorteile der Beförderung den Vorteilen der Billigkeit vorgezogen werden. Es muß aber, sobald ein Sinken der freien Frachten eintritt, ein entsprechendes Sinken der Linienfrachten erfolgen, da sonst die grö-

ßere Billigkeit eine bessere Zugkraft besitzt als die bessere Beförderung. Umgekehrt können bei einem Steigen der freien Frachten die Linienfrachten entsprechend heraufgesetzt werden. Es besteht also eine innige Abhängigkeit der letzteren von den ersteren.

Weiterhin muß aber auch die Preisbildung in der Linienschiffahrt für die Güter, die eigentlich in ihr Arbeitsfeld fallen, infolge der Konkurrenz durch die freie Schiffahrt von der Preisbildung innerhalb dieser abhängig sein, nur daß der Zuschlag, den sich die Linienschiffahrt erlauben kann, bedeutender ist als im vorigen Falle.

Nur auf ganz wenigen Gebieten kommt ein Wettbewerb zwischen den beiden Betriebsarten nicht in Frage, so für besonders wertvolle Güter (Silber- und Goldwaren, Teppiche, Taschenuhren), und bei besonders eiligen Sendungen (Maschinenersatzteile, Saisonartikel), für welche die Linienschiffahrt ein fast völliges Monopol besitzt. Da diese Waren aber nur in kleinen Mengen verfrachtet werden, ist die Entwicklung ihrer Frachten von wenig Bedeutung auf das Gesamtfrachtgeschäft. Auf der anderen Seite kann im Kohlentransport, der einen sehr wichtigen Zweig des Frachtgeschäftes darstellt, kaum von einer Konkurrenz der Linienschiffahrt die Rede sein.

Aus diesen Tatsachen geht hervor, daß die in folgender Tabelle dargestellten Indexzahlen ein ziemlich genaues Abbild der Verhältnisse in der Linienschiffahrt sein müssen.

Nach Berechnungen des „Economist" ergaben sich auf der Basis: Durchschnitt des Jahres 1913 = 100, in der Trampschiffahrt unter Berücksichtigung der sechs wichtigsten Routen (Europäische Gewässer, Nordamerka, Südamerika, Ferner Osten und Pazifik, Australien) folgende Gesamtindexzahlen: 1)

Monat	1920	1921	1922
Januar	545,43	194,59	131,60
Februar	593,90	164.54	135,76
März	588,24	162,17	135 53
April	519,40	147,48	129,46
Mai	489,16	158,42	125,12

1) „Dtsch. Wirtsch. Ztg." 11. 3. 24
„Berl. Börs. Ztg." 30. 12. 24
„Wirtsch. und Stat." Jg. 1925

Monat	1920	1921	1922
Juni	463 17	165,73	117,45
Juli	384,43	169,87	114,52
August	350,96	170,60	113,16
September	360,27	154 47	110,37
Oktober	394,80	141,85	114,42
November	340,34	136,47	119,43
Dezember	240,79	134,66	117,39
Durchschnitt	439,24	158,40	122,02

Monat	1923	1924	1925
Januar	114,05	117,11	114,49
Februar	112,73	123,78	115,06
März	115,23	122,09	106,80
April	115,45	117,22	104,20
Mai	114,55	114,27	98,20
Juni	106,82	108,62	91,70
Juli	103,39	103,75	94,90
August	100,16	104,43	95 90
September	103 04	110,50	98,20
Oktober	107,86	112,76	99,50
November	111,21	112,76	—
Dezember	111,81	—	—
Durchschnitt	109,69	113,64	101,90

Wie ersichtlich, haben die Frachten einen geradezu katastrophalen Rückgang erleben müssen, der im Frühjahr 1920 seinen Anfang nahm und in der Folgezeit auf verschiedenen Routen zeitweise zu einer Unterbietung des Standes von 1913 führte (1925 war dies allgemein der Fall), und der deswegen vernichtend auf das Schiffahrtsgewerbe wirken mußte, weil die Betriebskosten ganz bedeutend höher waren als im Frieden. Nach englischen Angaben betrugen die Kosten in der Ueberseeschiffahrt: 1)

(Mitte 1921)

für Bunkerkohlen	das 5fache
für Ausrüstungsgegenstände	das 3fache
für Heuern	das 2½fache

1) „Schiff. Ztg." 7. 1. 21

für Hafengebühren das 2fache
für Versicherung das 3fache
für Reparaturen das 3½fache
des Friedensstandes.
Dagegen der Jahresfrachtenindex 1921
158,40, also das ½fache von 1913.

Nur langsam erfolgte eine Herabsetzung der Betriebskosten, die aber dem Ratensturz in keiner Weise entsprach, und noch Ende 1925 stellten sich die Betriebskosten um 70 % höher als 1913. 1) (Frachtenindex 1925 101,90.)

Die Höhe der internationalen Frachtraten hängt ab von dem Verhältnis zwischen der Menge der zu befördernden Welthandelsgüter und der Größe der vorhandenen Welthandelsflotte. Dieses Verhältnis hat sich nach dem Kriege höchst ungünstig gestaltet und dann auch zu dieser Schiffahrtskrise geführt, wie sie in ihrer Plötzlichkeit und in ihrem Umfange kaum jemals erlebt worden ist.

Die Weltwirtschaftslage der Nachkriegszeit stand ganz unter dem Einfluß des Versailler „Friedensvertrages", welcher die durch den Krieg geschaffene Verworrenheit zu verewigen drohte, indem er die Balance der weltwirtschaftlichen Beziehungen, die ohnedies durch die Verkehrshindernisse des Weltkrieges in Unordnung geraten waren, völlig aus dem Gleichgewicht brachte und eine spätere Gesundung für absehbare Zeit illusorisch machte; denn im Versailler „Friedensvertrag" und seinen Schwester„verträgen" von Trianon, St. Germain, welche die Ausschaltung Zentral-Europas vom Weltmarkte zur Folge hatten, liegt letzten Endes die Ursache für den Rückgang des Welthandels. Auch die sich allmählich bahnbrechende Erkenntnis dieser Wahrheit hat die politischen Machthaber bis jetzt garnicht oder nur in ganz unzureichendem Maße veranlassen können, andere Wege einzuschlagen.

Außerdem fiel mit der Zertrümmerung des zentral-europäischen Wirtschaftsgebietes der Niederbruch Rußlands zusammen. Berücksichtigt man ferner, daß die Zerschlagung Europas den neu entstandenen Staatengebilden einen wirtschaftlichen Auf-

1) Cunao in einem Vortrage über den deutschen Außenhandel „Dt. Allg. Ztg." „20. 11. 25

bau nicht gestattete, und daß auch die europäischen Siegerstaaten arm aus dem Kriege hervorgegangen sind, daß also ganz Europa nicht mehr dieselbe Aufnahmefähigkeit für die überseeischen Nahrungsmittel und Rohstoffe besaß wie vor dem Kriege, so ist es klar, daß ein Rückgang dieser Transporte nicht ausbleiben konnte. Da die Rohstoffe und Nahrungsmittel liefernden Länder keinen genügenden Absatz fanden, mußte naturgemäß auch ihre Kaufkraft und damit die qualifizierten Ausfuhren der Industrieländer ungünstig beeinflußt werden. Verschärft wurde diese Tatsache durch die in der Nachkriegszeit innerhalb und außerhalb Europas unaufhaltsam fortschreitende, den Welthandel bedrohende Hochschutzpolitik.

Die unerträglichen Verschiebungen in der internationalen Zahlungsbilanz, der allgemeine Verfall der Finanzen, die Valutaschwäche vieler Länder, andererseits erst recht der Kampf gegen die preisdrückenden Wirkungen der fremden Valutazerrüttung und vor allem auch die Rücksicht auf die während des Krieges entstandenen Produktionsneubildungen trieb zu einem fortgesetzten Anziehen der Zollschraube. So stellte die internationale Handelspolitik ein Chaos dar. Unüberschreitbare Tarife in Verbindung mit einem System von Einfuhr- und Ausfuhrverboten hinderten den Handelsverkehr nach allen Seiten hin.

Der durch die Schrumpfung der Welthandelsmengen — in den Jahren 1920 und 1921 blieben sie nach Schätzungen um 50 %, 1924 noch um 5—10 % hinter denen des Jahres 1913 zurück und erreichten letztere erst 1925 1) — im Verhältnis zum Jahre 1913 stark zurückgegangenen Nachfrage nach Schiffsraum stand infolge der in der Nachkriegszeit ständig wachsenden Welthandelsflotte ein unverhältnismäßig großes Angebot gegenüber. Nach Lloyds Register betrug die Welthandelsflotte: 2)

Mitte 1914	49 089 552	Br.R.T.
„ 1919	50 919 273	„
„ 1920	57 314 065	„

1) Cunao i. „Dtschld. u. d. Weltwirtschaft. „Dtsch. Allg. Ztg. 10. 5. 25
„Jb Norddt. Ll." 1921/22
Nach Angaben d. „Stat. Reichsamtes" „Dt. A. Z. 20. 9. 25
2) „Wirtschaftsdienst" 4. 8. 22., 20. 9. 25
„Stat. Jb. f. d. dt. Reich" 1925

Mitte	1921	61 174 653	Br.R.T.
„	1922	64 370 786	„
„	1923	65 166 238	„
„	1924	64 023 567	„
„	1925	64 641 418	„

Die durch den enormen Kriegsbedarf und den deutschen U-Bootkrieg entstandene Schiffsraumnot hatte eine ausgedehnte Neubautätigkeit in allen in Betracht kommenden Ländern hervorgerufen, mit dem Erfolg, daß Mitte 1919 sämtliche Kriegsverluste ausgeglichen waren.

Es sind nach Lloyds Register vom Stapel gelaufen:

1913	3 332 882	Br.R.T.
1914	2 852 753	„
1915	1 201 638	„
1916	1 688 080	„
1917	2 939 786	„
1918	5 447 444	„
1919	7 144 549	„

Der Hauptanteil an der Herbeiführung des status quo ist den fieberhaften Anstrengungen der Ver. Staaten zuzuschreiben. Das Streben, die durch den Krieg entstandene Frachtkonjunktur nach Möglichkeit auszunutzen, und der Wille, sich von der Abhängigkeit der fremden Flagge zu befreien, hatte Werften wie Pilze aus der Erde schießen lassen und die Ver. Staaten zum ersten schiffbauenden Lande der Welt gemacht. Es wurden auf Werften der Ver. Staaten gebaut:

1913	276 484	Br.R.T.
1914	200 752	„
1915	177 460	„
1916	504 247	„
1917	979 919	„
1918	3 033 030	„
1919	4 080 000	„

Flottenbestand Mitte 1914: 5 368 049 Br.R.T,

Flottenbestand Mitte 1920: 16 049 299 Br.R.T.

Gleichfalls hatte ein anderes außereuropäisches Land, Japan, im Schiffbau eine beachtliche Position errungen und seine

Flotte bedeutend zu vermehren vermag, so daß die japanische Flagge nicht nur im Fernen Osten und Pazifik sondern auch im Atlantischen Ozean und den Europäischen Gewässern als ernsthafter Weltbewerber auftreten konnte. 1)

Flottenbestand Japans:

Mitte 1914	1 708 386	Br.R.T.
„ 1920	2 995 878	„

Die europäischen Länder, die ja unter dem U-Bootkrieg am meisten gelitten hatten, konnten ihre Verluste allerdings nicht so rasch wieder einholen; immerhin hatte vor allem England 1920 fast den Stand von 1914 wieder erreicht: 2)

Mitte 1914	19 256 766	Br.R.T. 1)
„ 1920	18 330 424	„

Allerdings schien in der ersten Zeit die Existenz dieser Welthandelsflotte berechtigt zu sein. Die Rückführung der Heere und des Kriegsbedarfes in die Heimat und die ganz plötzlich eintretende Versorgung des hungernden Europa sicherten ihr ausreichende Beschäftigung. Diese Scheinkonjunktur, die trotz warnender Stimmen als Normalzustand angesehen wurde, hatte zur Folge, daß die Schiffbautätigkeit der Welt in fast demselben Umfange fortgesetzt wurde und Mitte 1920 bereits 8 Mill. Br. R.T. Schiffsraum mehr vorhanden waren, als 1914. Aber auch dann, als die als unmittelbare Kriegsfolge anzusehende günstige Schiffahrtslage abebbte und das große Ueberangebot an Schiffsraum offensichtlich wurde, war eine den Verhältnissen entsprechende Aenderung im Weltschiffbau nur wenig zu merken. 3)

Weltstapelläufe:

1920	5 861 666	Br.R.T.
1921	4 341 679	„
1922	2 467 084	„
1923	1 643 181	„
1924	2 247 751	„
1925	2 163 855	„

1) „Stat. Jb. f. d. Dt. Reich 1923
2) „Stat. Jb. f. d. Dt. Reich" 1923
3) „Dt. Allg. Ztg." 3. 3. 25. „Wirtschaftsdienst" 22. 1. 26

Zurückzuführen ist diese Tatsache einmal darauf, daß die in der Schiffahrt neu aufkommenden Länder ihre Position unter allen Umständen zu halten und weiter auszubauen gewillt waren, während andererseits die früher herrschenden Staaten natürlich nicht daran dachten, diesem Bestreben tatenlos zuzusehen. Die Folge war ein scharfer Konkurrenzkampf sowohl im Schiffbau als auch in der Schiffahrt, der eine besondere Note noch dadurch erhielt, daß es sich um eine Machtprobe zwischen Europa und den übrigen Kontinenten handelte, und der es verhinderte, daß der Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage herbeigeführt wurde, welcher notwendig gewesen wäre, um den Frachtensturz aufzuhalten.

Je weiter die Entwicklung fortschritt, desto verheerender waren die Wirkungen auf die internationale Schiffahrt. Immer mehr häuften sich die Zusammenbrüche von Redeereien. Alle Länder wurden von der Krise betroffen. Man suchte deshalb nach Mitteln, die eine Besserung der Verhältnisse herbeiführen sollten. In erster Linie dachte man an die Bildung von Monopolen.

Man unterscheidet in der Schiffahrt zwei Gruppen von Vereinbarungen, die dieses Ziel erreichen sollen: 1. Diejenigen, in denen eine einzelne Unternehmung Träger des Monopols wird, 2. diejenigen, in denen eine Gruppe von selbständig bleibenden Unternehmungen gemeinsam Träger des Monopols wird.

Die erste Gruppe, die später noch ausführlicher behandelt werden soll, scheidet in diesem Zusammenhang aus, weil ihre Formen (Fusion, Trust) nicht in der Lage sind, ein Monopol zu begründen. Die Ursachen hierfür liegen in der großen Anzahl der Mitbewerber, die an dem Wettbewerb teilnehmen und an der Größe des Kapitals und der gewaltigen Machtfülle, die in den einzelnen Unternehmungen verkörpert ist. Beides macht es einem einzelnen Unternehmen unmöglich, unter Ausschaltung aller Gegner in einem Verkehr zur Alleinherrschaft zu gelangen. Zu berücksichtigen ist ferner, daß nationale Widerstände eine so weitgehende Bindung, wie sie ein derartiges Monopol darstellt, zwischen Reedereien verschiedener Länder nahezu ausschließen.

Was aber einem einzelnen Unternehmen nicht gelingen kann, durch Ausschaltung oder Aufsaugung sämtlicher Mitbewer-

der, läßt sich verhältnismäßig leicht durch ein Bündnis zwischen diesen verwirklichen, d. h. durch das Kartell. Das Schiffahrtskartell oder die Schiffahrtskonferenz, ein Ausdruck, der häufig im internationalen Sprachgebrauch angewendet wird, und der den zur Behandlung von Schiffahrtsfragen bestimmten internationalen Zusammenkünften der Reeder entlehnt ist, bedeutet eine auf begrenzte Dauer abgeschlossene Vereinbarung von selbständig bleibenden Schiffahrtunternehmungen zur monopolistischen Beherrschung des Frachtenmarktes (bzw. des Passagemarktes).

Jedoch sind auch nicht alle Kartellformen geeignet, eine so weitgehende Ausschaltung des Wettbewerbes zu erzielen, die eine monopolistische Preisgestaltung ermöglicht. Dies sind zunächst diejenigen Vereinbarungen, durch die z. B. gewisse Mindestanforderungen an die Verpackung der Güter festgelegt werden, oder durch die ein einheitliches Konnossementsmuster vereinbart wird oder durch die gewisse Vergünstigungen der Frachtzahlung verboten werden. Wenn auch diese Uebereinkünfte den Wettbewerb zwischen den Beteiligten in gewissen Richtungen beschränken, so schaffen sie aber doch keine Monopolstellung, die es ermöglicht, die Frachten einseitig festzusetzen.

Die straffste Form der Kartellbildung in der Seeschiffahrt ist die Betriebsgemeinschaft. Sie besteht darin, daß mehrere Reedereien eine Linie gemeinsam betreiben. Wenn auch die Selbständigkeit der Reedereien erhalten bleibt, so wird doch ihre Handlungsfreiheit durch weitgehende genaue Abmachungen über die Beteiligung an dem betreffenden Verkehr und über die Betriebsführung so eingeschränkt, daß eine Verständigung dieser Art im allgemeinen nur zwischen Reedereien desselben Landes zu erzielen sein wird. Die Bedeutung der Betriebsgemeinschaften liegt ebenso wie die der in der Gruppe 1 erwähnten Vereinbarungen auf einem anderen Gebiete.

Alle bisher genannten Vereinbarungen können also nicht zur Verwirklichung des Monopoles führen. Doch sind sie in dieser Hinsicht insofern bedeutsam, als sie die Monopolbildung vorbereiten, auch wesentlich fördern; denn sie haben zur Folge, daß an Stelle einer großen Anzahl kleinerer Unternehmungen mit geringem Kapitalaufwand und mehr persönlichem Gepräge eine

kleine Anzahl großer Unternehmungen mit gewaltigen Kapitalzusammenfassungen und meist unpersönlicher Gesellschaftsform treten, unter denen eine Monopolbildung einen günstigen Boden findet. Denn je kleiner die Zahl der Wettbewerber, desto leichter ist die Vereinbarung, je größer das Kapital, desto notwendiger ist sie, und je unpersönlicher die Form der Unternehmung, desto eher ist sie geneigt, sich mit anderen zusammenzuschließen. Wenigstens gilt dies von den Fusionen und anderen ähnlichen Formen der Konzentration. Aber auch die genannten Abreden und Betriebsgemeinschaften, die die Mitglieder einander näher bringen, bilden Großverbände, zwischen denen eine Kartellierung auf der Grundlage von für eine monopolistische Preisbildung geeigneteren Formen leichter möglich ist.

Die erste Form eines Kartells, die wenigstens unter gewissen Umständen ein Monopol zu verwirklichen vermag, ist das Gebietskartell, welches das Arbeitsfeld unter die am Verkehr beteiligten Reedereien verteilt. Die Beispiele für diese Form sind zahlreich. Die wichtigste besteht darin, daß die im Wettbewerb stehenden Reedereien sich über die Ausgangshäfen einigen, so daß z. B. die Schiffe des einen Landes aus dem Verkehr des anderen ausgeschaltet sind, und umgekehrt. Zu einer Monopolstellung, die die Voraussetzung einer einseitigen Preisfestsetzung bilden soll, wird das Gebietskartell nur dann führen, wenn die einzelnen Anlaufs- und Ausgangshäfen ihr selbständiges Hinterland haben. Denn wo die Möglichkeit besteht, daß jede der beteiligten Reedereien durch Unterbietung der Frachtsätze den Verkehr von den durch die anderen Reedereien bedienten Häfen nach ihren eigenen Häfen herüberziehen, wird diese Möglichkeit bis zum letzten ausgenutzt, und ein gegenseitiges Unterbieten ist die Folge. Da aber der Verkehrsbereich der meisten Welthäfen infolge des vollendeten Ausbaues ihres Verkehrs- und Nachrichtenwesens sehr weit reicht, so kann das Gebietskartell nur eine geringe Bedeutung für die Schaffung eines Monopols, wie sie eine einseitige Preisnormierung verlangt, haben.

Wohl geschieht dies aber durch das Preiskartell und den Pool. Im ersten Falle werden die Frachtsätze gemeinsam von den Mitgliedern festgesetzt, und zwar sind es entweder Mindestpreise oder gleiche Preise. Der Pool ist eine Gewinnabrechnungsgemein-

schaft unter Reedereien, welche in einem Verkehr im Wettbewerb stehen. Die erzielten Gewinne werden zusammengeworfen und nach einem vorher festgesetzten Verhältnis unter die Mitglieder verteilt. Dadurch wird jeder Anreiz zum Wettbewerb beseitigt, und zwar nicht nur die Möglichkeit der Unterbietung der Preise sondern auch alle anderen Mittel des Konkurrenzkampfes, wie Reklame, gegenseitiges Abjagen der Kunden usw.

Es sind also letzten Endes nur das Preiskartell und der Pool, die in der Lage sind, an sich die Verwirklichung eines Monopols mit dem Ziele der einseitigen Preisfestsetzung zu erreichen, einmal weil sie allen Erfordernissen eines Monopols in jeder Richtung gerecht werden, weiterhin weil ihrem Zustandekommen keine nationalen und kapitalwirtschaftlichen Grenzen gesetzt sind.

Dennoch aber hat die Kartellbildung in der Seeschiffahrt mit Schwierigkeiten zu kämpfen, die einmal eine Monopolisierung auf allen Verkehren nicht zulassen und weiterhin eine solche für die Verkehre, in denen die Voraussetzungen an und für sich günstig sind, verzögern müssen.

In dieser Hinsicht spielt die Scheidung in freie und Linienschiffahrt eine ausschlaggebende Rolle. Die Errichtung, die Aufrechterhaltung des Betriebs einer Linienreederei bedarf auf Grund des zu Beginn des Kapitels behandelten größeren Aufwands bedeutend mehr Anlage- und Betriebskapital, als es für den Betrieb eines Unternehmens der freien Fahrt notwendig ist. Die Folge davon ist, daß eine Linienreederei nur von großen Kapitalgesellschaften betrieben werden kann, sich in der freien Fahrt dagegen auch Einzelpersonen und kleine Personalgesellschaften erfolgreich betätigen können. So besteht auch in der Praxis folgender bedeutsamer Zustand: auf der einen Seite in der Linienschiffahrt eine verhältnismäßig kleine Anzahl von großen Kapitalgesellschaften, auf der anderen Seite viele kleine und kleinste Unternehmen in der freien Schiffahrt. Vor dem Kriege entfielen von 4200 Reedereien, die insgesamt an der überseeischen Schiffahrt beteiligt waren, nur 108 auf die Linienfahrt, alle übrigen auf die freie Fahrt.[1]

1) „Schiff. Ztg." 29. 11. 22

Daß es bei mehr als 4000 den verschiedenen Ländern angehörenden Reedereien der freien Schiffahrt so gut wie unmöglich ist, eine Vereinbarung zusammenzubringen, und daß es, selbst wenn der Zusammenschluß gelingen sollte, noch viel schwieriger wäre, die Durchführung der getroffenen Vereinbarungen zu überwachen, bedarf wohl keiner näheren Ausführung. Zur Verwirklichung eines Monopols in einem Verkehr müßten aber nicht nur der größte Teil sämtlicher auf dem Weltmeere vorhandenen freien Reedereien, von denen ja jede einzelne ihre Schiffe nach diesem Verkehr hindirigieren kann, so das also jede einzelne als Wettbewerber in Frage kommt, sondern auch sämtliche an dem betreffenden Verkehr beteiligten Linienreedereien herangezogen werden.

In der Linienschiffahrt dagegen beschränkt sich der Wettbewerb, soweit sie ein Monopol gegenüber der freien Fahrt inne hat, auf die kleine Zahl der an dem betreffenden Verkehr beteiligten Linienreedereien, unter denen eine Verständigung verhältnismäßig leicht möglich ist.

Dazu kommt folgendes: das Schiff der freien Fahrt muß, da es sich auf allen Weltmeeren bewegen soll, so gebaut sein, daß es überall betrieblich und wirtschaftlich mit Erfolg verwendbar ist. Das für eine Linie bestimmte Schiff dagegen wird in der Regel unter genauer Berücksichtigung der besonderen betrieblichen und wirtschaftlichen Verhältnisse dieser Linie gebaut. Es ist daher nicht ohne weiteres, zum mindesten nicht ohne wirtschaftlichen Nachteil, in einer anderen Fahrt verwendbar, kann also im allgemeinen nicht aus der Fahrt, für die es gebaut ist, herausgezogen werden, um in einer anderen Fahrt zu arbeiten. Die Folge ist, daß in der Linienfahrt der Wettbewerb viel verhängnisvollere Folgen hat als in der freien Fahrt. Denn während der freie Fahrer einem ihm gefährlichen Wettbewerb dadurch aus dem Wege gehen kann, daß er sich ein anderes Arbeitsfeld sucht, muß der Linienfahrer, um nicht erdrückt zu werden, einen ihm angebotenen Wettkampf aufnehmen. Dieser Wettkampf aber bringt, wie dies in den Geschäftsberichten der Linienreedereien immer zum Ausdruck kommt, unter allen Umständen wesentlichen Schaden. Siegt eine Reederei, so hat doch der Kampf große Opfer gekostet, da sie oft monatelang unter ihren Selbstkosten hat fahren müssen. Unterliegt sie aber, so bedeutet dies für sie völlige Vernichtung.

Je größer aber die mit dem Wettkampf verbundenen Gefahren sind, desto näher liegt es, sie durch Vereinbarungen auszuschließen. Es ist daher nicht nur leichter, in der Linienschiffahrt Abkommen zu treffen, sondern auch notwendiger als in der freien Schiffahrt.

Diese Notwendigkeit ist aber noch aus anderen Gründen größer. In einem Linienunternehmen sind, wie wir gesehen haben, viel größere Kapitalien angelegt als in einem Unternehmen der freien Fahrt. Je größer aber das Kapital, desto größer der Schaden, der durch den Wettbewerb droht, und umso notwendiger erscheint eine Verständigung zur Abwendung dieses Schadens.

Endlich wird die Kartellierung innerhalb der Linienschiffahrt dadurch gefördert, daß die Linienreedereien überwiegend unpersönliche Unternehmungsformen, vor allem die der Aktien-Gesellschaft angenommen haben, während in der freien Schiffahrt die persönlichen Unternehmungsformen vorherrschen. Erfahrungsgemäß sind aber erstere viel eher zur Beschränkung ihrer Selbständigkeit geneigt als letztere, weil bei ihnen die persönliche Anteilnahme des Unternehmers an seinem Betriebe fehlt.

Auf Grund der Unmöglichkeit, die freie Schiffahrt zur Kartellbildung heranzuziehen, sind letzterer verhältnismäßig enge Grenzen gezogen, und es gibt eine ganze Anzahl von Verkehren, die für die Kartellbildung nicht in Frage kommen. Das hängt damit zusammen, daß die Linienreederei nur im Besitze eines beschränkten Monopoles ist, das sich nur auf die hochwertigen geringmassigen Güter, also vor allem Industrieerzeugnisse und teure Kolonialgüter, und auch da noch nicht einmal ausschließlich, bezieht. Wo dagegen in einem Verkehr die billigen umfangreichen Massengüter, wie Getreide, Reis, Wolle, Baumwolle, Jute, Kohle, Erze, Phosphate, Salpeter und Hölzer, vorherrschen, steht der Linienreederei die freie Reederei als mindestens ebenbürtiger Gegner gegenüber. Ein Kartell wäre in diesen Verkehren daher nur denkbar, wenn auch die freie Reederei in die Abmachungen einbezogen werden würde. So scheiden also diese Verkehre von der Kartellbildung aus.

Hierhin gehören die meisten nach Europa einkommenden Verkehre. Besonders bezeichnend sind die von La Plata und Chile. In beiden setzt sich das Ladungsangebot fast ausschließlich

aus geringwertigen Massengütern zusammen, da sich dort eine Ausfuhrindustrie von Bedeutung noch nicht entwickelt hat und hochwertige Kolonialerzeugnisse dort gleichfalls nicht gewonnen werden. Vom La Plata sind es in der Hauptsache landwirtschaftliche Massenerzeugnisse, von Chile Salpeter, der vor dem Kriege ⅘ der gesamten Ausfuhr ausgemacht hatte, und einige andere Massengüter wie Kupfer und Weizen, die zur Ausfuhr kommen, und zu dessen Beförderung sich die Schiffe der freien Fahrt am besten eignen. Am La Plata wird der Wettbewerb der freien Schiffahrt noch wesentlich dadurch gefördert, daß die ganze Ostküste Südamerikas für den Bezug ihrer Kohle ausschließlich auf Europa, besonders England, angewiesen ist. Die zur Beförderung dieser Kohle verwandten Schiffe der freien Fahrt suchen für die Heimfahrt um jeden Preis Ladung, um nicht in Ballast fahren zu müssen. Auch in dem von Brasilien einkommenden Verkehr bestehen ungünstige Voraussetzungen für die Kartellbildung. Allerdings spielen hier die wertvollen Kolonialgüter wie Kaffee, Kautschuk, Felle, Häute, Tabak, Kakao, für die in erster Linie die Linienschiffahrt in Frage kommt, die Hauptrolle. Aber der Andrang der Beschäftigung suchenden Kohlendampfer ist so groß, daß die Vereinbarung ziemlich ausgeschlossen ist. Nur für den Kaffeetransport, der eine besondere Sorgfalt erfordert, und der deshalb und seines hohen Wertes wegen fast nur von der Linienschiffahrt vorgenommen wird, liegen die Verhältnisse günstiger.

Ungünstig sind die Verhältnisse auch für den von Nord-Amerika einkommenden Verkehr, obwohl hier die Ausfuhr von Industrieerzeugnissen, die also mehr der Linienschiffahrt vorbehalten bleibt, ganz bedeutend geworden ist. Doch überwiegen ihrer Menge nach die Massengüter so stark, daß sich eine Kartellbildung schwer durchsetzen kann.

Anders liegt es dagegen in denjenigen einkommenden Verkehren, wo das Ladungsangebot wohl ebenfalls in der Hauptsache aus Massengütern besteht, die freie Schiffahrt sich aber am Wettbewerb nicht wesentlich beteiligt, weil ihr dieser Verkehr keine ausreichenden Gewinne verspricht. Dies ist der Fall bei dem aus Afrika einkommenden Verkehr. Hier muß die Ladung mühsam aus einer großen Anzahl kleinerer Häfen zusammengesucht werden, von denen jeder einzelne nur eine geringe Menge

Gut aufbringt, während die Schwierigkeiten der Uebernahme wegen der unzulänglichen Hafeneinrichtungen oft sehr groß sind. Außerdem sind es in der Regel die gleichen Kaufhäuser, die Ein- und Ausfuhr in der Hand haben. Da nun diese Kaufhäuser bei der Einfuhr der hochwertigen europäischen Industrieerzeugnisse unbedingt auf die Linienschiffahrt angewiesen sind, kann es dieser daher nicht schwer fallen, auch die Ausfuhrgüter in ihre Hand zu bekommen und so die freie Schiffahrt zu verdrängen.

Eine Kartellbildung ist auch dort leicht möglich, wo die einkommenden Güter vorwiegend aus Industrieerzeugnissen und hochwertigen Kolonialwaren bestehen, wie dies für Ostasien zutrifft.

Es fallen also für den größten Teil der einkommenden Fahrt, d. h. für den Teil des Frachtverkehrs, der infolge seiner Massenhaftigkeit die größere Bedeutung für das Frachtgeschäft besitzt, die Voraussetzungen für ein Zustandekommen von Kartellen im allgemeinen fort, während umgekehrt im ausgehenden Verkehr, bei welchem der Schwerpunkt in der Beförderung durch die Linienfahrt liegt, die Sachlage günstiger ist. Da aber, wie wir gesehen haben, die freie Schiffahrt auf fast allen Gebieten in den Bereich der Linienschiffahrt eindringen kann, so wird auch innerhalb der Verkehre, die von der letzteren beherrscht werden, die Geneigtheit zu Vereinbarungen desto geringer sein, je größer die Konkurrenzmöglichkeit der freien Schiffahrt ist. Dieser Wettbewerb wird umso stärker in Erscheinung treten, je schlechter es um den Welthandel bestellt ist, je geringer das Frachtangebot ist.

Diese Umstände haben tatsächlich bewirkt, daß in der Nachkriegszeit alle Konferenzverhandlungen erst sehr spät zu nennenswerten Erfolgen geführt haben, wie gesagt aber nur auf den Routen, die hierfür günstige Vorbedingungen besaßen, also hauptlich für die ausgehenden und nur in geringem Umfang für die einkommenden. Auch handelt es sich nur um Preiskartelle, während alle Bestrebungen, einen transatlantischen Pool zu Stande zu bringen, an dem Verhalten der Ver. Staaten scheiterten, die in dem Streben, ihre Handelsmarine um jeden Preis zu fördern, ganz einseitige Interessen vertraten und für ihre Beteiligung maßlose Bedingungen stellten. Ihre Unvernunft ging sogar so

weit, daß sie schon zu Stande gekommene Frachtvereinbarungen durch Herabsetzung ihrer Frachtsätze zerstörten.[1])

Wichtige Frachtvereinbarungen.[2])

Route	Zeit des Abschlusses
Kont.—Ost. As.—Kont.	Mitte 1922
Kont.—Süd-Am. (Ostküste)	April 1923
Kont.—Süd-Am. (Westküste)	Mitte 1923
Kont.—Nord-Am. (Ostküste)	Ende 1923
Kont.—Nord-Am. (Westküste)	Mitte 1923
Kont.—West-Indien	Mitte 1923
Kont.—La Plata (Bras.)—Kont.	Herbst 1923

Noch ein anderer Weg wurde beschritten, um dem Sinken der Frachten Halt zu gebieten, und zwar versuchte man durch Auflegen von Schiffen das Angebot der Nachfrage anzupassen. Hier lag das Schwergewicht bei der freien Schiffahrt, die im Gegensatz zu der Linienschiffahrt ihre Schiffe aus dem Verkehr ziehen konnte, ohne weitgehende Folgen befürchten zu müssen. Zeitweilig, besonders in den Jahren 1921—23 lagen bis zu 10 Mill. Br.R.T. in den Häfen still. Am 1. 1. 1925 betrug die Zahl der aufgelegten Tonnen 6 Mill., Mitte 1925 6,7 Mill.[3]) Aber abgesehen davon, daß die sich in Fahrt befindliche Tonnage immer noch zu groß war, um genügend Ladung zu finden, konnte der Wert dieser Maßnahme deswegen nicht groß sein, weil die aufgelegten Schiffe bei einer sich bemerkbar machenden Besserung des Frachtenmarktes oder bei einer Belebung des Welthandels sofort wieder in Fahrt gesetzt wurden und so den vorherigen Zustand wiederherstellten.

Weder das Auflegen noch die internationalen Konferenzen hatten es denn auch vermocht, das Sinken der Frachten aufzuhalten. Der Weg, der allein Aussicht auf Erfolg gehabt hätte, nämlich Abbau der zu großen Weltflotte auf ein erträgliches

---

1) „Jb. d. Norddt. Lloyd" 1921/22

2) „Ham. Frd. Bl." 19. 8. 22
„Dt. Bergwerks-Ztg." 7. 5. 23
Gesch. Ber. d. H.A.L. 1922, 1923

3) „Berl. Tabl." 10. 9. 21
„Jb. d. Norddt. Ll." 1921/22
„Dt. Allg. Ztg." 10. 5. 25
„Wirtschaftsdienst" 11. 11. 25

Maß durch Einschränkung der Bautätigkeit auf der einen und Abwracken älterer Fahrzeuge auf der anderen Seite, wurde nicht in dem notwendigen Maße beschritten.

Zwei große Gesichtspunkte sind hierfür maßgebend gewesen: Die finanzielle Stärkung der Reedereien durch die ungeheuren Kriegsgewinne und die in den meisten Ländern betriebene Subventionspolitik.

Bezüglich des ersteren gibt eine Zusammenstellung des „Rotterdamschen Lloyd" ein bezeichnendes Beispiel. 1) Eine Tonne Schiffsraum dieser Gesellschaft brachte folgende Betriebsgewinne:

1913	28,65 hfl
1914	25,52 „
1915	43,74 „
1916	85,86 „
1917	107,04 „
1918	138,53 „
1919	99,30 „
1920	46,52 „ 1)

Aehnliche Geschäfte machten alle anderen Länder. Nur zum kleineren Teil gelangten die Ueberschüsse zur Verteilung; der überwiegende Rest wurde entweder zu Neubauten oder zur Bildung von Rücklagen verwendet. Immerhin waren diese bald bei dem raschen Abgleiten der Frachten und der damit eintretenden Verlustwirtschaft im Schiffahrtsgewerbe aufgezehrt, und so tritt das zweite Moment — die Subventionspolitik — als Ursache des Wachsens der Welthandelsflotte mehr in den Vordergrund.

Durch Kredite, offene und verschleierte Zuwendungen für Schiffahrt und Schiffbau wurde es den Reedern möglich gemacht, sowohl unrentable Linien aufrecht zu erhalten als auch ihren Flottenbestand zu vergrößern. Sogar England, das sich sonst Subventionen gegenüber ablehnend verhalten hatte, beschritt diesen Weg und gewährte unter anderem 1924 auf Grund der Trade Facilities Act seinen Reedern Summen von insgesamt 46 Mill. (Pfund).

1) Ernst Schultze „Die Zerrüttung der Weltwirtschaft" 1922

(Baudarlehen) zu billigsten Zinssätzen.1) Besonders ausgeprägte Formen hat die Subventionspolitik in Italien, Frankreich, Japan, Schweden, Finnland, Holland und Spanien angenommen.

In diesem Zusammenhang nimmt die Beibehaltung des veralteten Schiffsraumes eine fast größere Bedeutung in Anspruch als das Weiterbestehen der Neubautätigkeit; denn die dadurch geförderte Erneuerung der einzelnen Handelsflotten konnte mit Rücksicht auf ihre Wettbewerbsfähigkeit nicht vernachlässigt werden. Nach Lloyds Register schieden insgesamt durch Abwracken aus der Welthandelsflotte aus: 2)

1920	8 000	Br.R.T.
1921	77 500	„
1922	315 000	„
1923	963 000	„
1924	1 174 000	„

Neben den schon angeführten Gründen war wenigstens in den ersten Jahren eine Abwracktätigkeit auch infolge der verhältnismäßig großen damit verbundenen Unkosten unterblieben, die das Auflegen ratsamer erscheinen ließen.

Eine eigene Stellung in der nachkriegszeitlichen Subventionspolitik nimmt die Betätigung des Staates als Reeder ein. Niemals ist dies früher in demselben Umfange der Fall gewesen. In den Ver. Staaten, Australien, Frankreich, Kanada, Portugal hat er Schiffe, ganze Linien auf eigene Rechnung übernommen und selbständige Reedereien eingerichtet. Die erste Veranlassung zu diesem Vorgehen waren zweifelsohne die Gewinne während der Kriegskonjunktur. Als sich diese, bei den staatlichen Betrieben viel schneller und in größerem Maßstabe als bei den privaten, in Verluste umwandelten, gab der Staat aber trotzdem aus Prestigegründen den Betrieb nicht auf — nur in Frankreich wurde bereits Mitte 1921 die Staatsflotte verkauft — sondern suchte ihn mit allen Mitteln aufrecht zu erhalten. Millionen mußten von den Steuerzahlern der einzelnen Länder aufgebracht werden, um dies zu ermöglichen. Die Flotte des Shipping Board, die zwei Drittel der gesamten Flotte der Ver. Staaten darstellte, hatte

1) „Berl. Börs. Ztg." 30. 12. 24
2) „Wirtsch. u. Stat." 20. 2. 23, 12. 9. 24

1920—1923 ein jährliches Defizit von 50 Millionen Dollar, 1924 von 38 Millionen. 1) Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß die Länder durchaus nicht mit Subventionen an ihre privaten Reedereien kargten. In den Ver. Staaten z. B. wurde durch das Flottengesetz vom 5. 6. 20 (Merchant Marine Act) die Regierung ermächtigt, an diese Postsubventionen, Steuer- und Abgabenerleichterungen, langfristige Krdite usw. zu gewähren. 2)

Ende 1925 ist bei einer internationalen Schiffahrtskonferenz von englischer und deutscher Seite als notwendige Vorbedingung zur Behebung der Schiffahrtskrise die Aufgabe der Subventionswirtschaft gefordert worden, jedoch ohne Erfolg. Im Gegenteil sind darauf eine ganze Reihe von Subventionsplänen bekannt geworden, so aus Frankreich, Italien, Japan, Kanada und Spanien. 3)

Angesichts solcher allen ökonomischen Grundsätzen entgegenlaufenden Tatsachen war es nicht zu verwundern, wenn von einer den Verhältnissen entsprechenden Verkleinerung der Welthandelsflotte nichts zu spüren war.

Als ein anderer für die ungünstige Gestaltung des Frachtenmarktes wesentlicher Faktor war die Protektionspolitik einzelner Länder anzusehen, die zum Schutze ihrer eigenen Schiffahrt ein ausgedehntes System von Abgaben, polizeilichen und Verkehrsbeschränkungen zur Anwendung brachten, das dem einzig richtigen Grundsatze der völligen Gleichberechtigung in der Seeschiffahrt geradezu ins Gesicht schlug.

Der Frage, in welchem Umfange die deutsche Schiffahrt von dem Tiefstande des Frachtenmarktes beeinflußt worden ist, ist auf jeden Fall immer die Tatsache voranzustellen, daß die deutsche Reederei vor der Aufgabe stand, eine Flotte wiederaufzubauen, und daß mit jedem weiteren Sinken der Raten das Tempo dieses Wiederaufbaues entsprechend verlangsamt werden mußte. Abgesehen davon befand sich die deutsche Reederei allerdings eine Zeitlang in einer Lage, die sich wesentlich von der der ausländischen Schiffahrt unterschied. Für sie bedeutete auch der Ratenstand, bei

1) Hollweg. „Seeschiffahrt und Werftindustrie", „Dt. Allg. Ztg." 8. 2. 25

2) Schulze, „Die Zerrüttung der Weltwirtschafat", 1922

3) „Wirdtschaftsdienst" 28. 12. 25

dem das Ausland mit Verlust arbeiten mußte, immer noch die Möglichkeit eines Gewinnes, und das auf Grund der unterschiedlichen inneren und äußeren Kaufkraft der Mark. Die in ausländischen Valuten, hauptsächlich englischen Pfund und amerikanischen Dollar (Ver. St.) einkommenden Frachten einerseits und die, auf diese Währung umgerechnet, Bruchteile des Friedensstandes betragenden Betriebsunkosten wie Löhne, Materialkosten, Hafengebühren, Versicherungen usw. andererseits, mußten naturgemäß einen Ueberschuß ergeben. Es wäre jedoch falsch, diese Spanne zwischen Frachtenstand und Höhe der Betriebskosten als tatsächliche Grundlage für das Maß des Ueberschusses anzusehen. Es ist nämlich zu berücksichtigen, daß infolge der anhaltenden Kohlenknappheit, die teils auf die Zwangswirtschaft, teils auf die schlechten Binnenverkehrsverhältnisse zurückzuführen war, mit Valuta zu bezahlende englische Kohlen verwendet, und daß in den ausländischen Bestimmungshäfen die Hafengebühren und Abgaben, denen vielfach gerade deutsche Schiffe unterworfen waren, gleichfalls in Devisen abgegolten werden mußten. So war es leicht möglich, daß der ganze Valutaverdienst in Frage gestellt war, eine Gefahr, die für gecharterte ausländische Schiffe besonders nahe lag. Unerwähnt darf nicht bleiben, daß ein Teil der Einnahmen, z. B. die in der Küstenschiffahrt, in Reichsmark einkam, was insofern für die Reeder mit Betriebsverlusten verbunden war, als diese Beträge bis zu ihrer bestimmungsgemäßen Verwendung der Geldentwertung ausgesetzt waren. Eine gewisse Einschränkung der Inflationskonjunktur mußte weiter auch darin erblickt werden, daß verschiedentlich eintretende Besserungen des Markkurses den Gewinn schmälerten, da bekanntlich Preise und Löhne dieser Besserung nicht folgten.

Immerhin muß zugegeben werden, und das ist auch in Schiffahrtskreisen zur Genüge betont worden, daß die deutsche Schiffahrt trotz der Frachtenkrise Gewinne erzielen konnte, die nicht nur eine übliche Rentabilität gewährleisteten, sondern darüber hinaus auch die Aufbringung der Mittel ermöglichte, welche die ungenügende Reichsentschädigung notwendig gemacht hatte. Außerdem bedeutete die Weltschiffahrtskrise als solche insofern einen Vorteil für die deutsche Schiffahrt, als die damit verbundene Schwächung der fremden Konkurrenz nur im Interesse unseres Wiederaufbaues liegen konnte.

Genau so wie im allgemeinen Wirtschaftsleben kam auch für die deutsche Schiffahrt der Augenblick heran, in dem sich ihre Betriebskosten dem Weltmarktsniveau anpaßten, und damit waren unsere Reeder in demselben Maße dem Einfluß der Frachtenkrise ausgesetzt wie das Ausland. Dies war in gewisser Beziehung schon vor der Stabilisierung der Fall. Z. B. haben die Hafenkosten in Hamburg eine Höhe erreicht, die weit über den Friedensstand hinausragte und teilweise die in den Häfen hochvalutarischer Länder überbot. 1) Ebenso hatte die Gestaltung der Löhne und Gehälter Formen angenommen, die, wenn sie auch hinter dem Friedensstande zurückblieben, doch deshalb eine kaum tragbare Belastung darstellten, weil die Arbeitsleistung gegenüber der Vorkriegszeit bedeutend nachgelassen hatte. Besonders im Frachtverkehr mit Nord-Amerika vollzog sich schon im Laufe des Jahres 1923 der Betrieb meist unter Selbstkosten. 2)

Nach Durchführung der Stabilisierung paßten sich die Betriebskosten in der deutschen Schiffahrt in jeder Beziehung den veränderten Verhältnissen an. Löhne, Gehälter, Soziallasten, Kohlenpreise, Steuern und alle sonstigen Ausgaben erreichten z. T. den Friedensstand, überschritten ihn aber meistens derart, daß sie jedenfalls nicht mehr in einem der Vorkriegszeit entsprechenden Verhältnis zur Höhe der Frachtraten standen. Während vor dem Kriege die von einem Schiffahrtsunternehmen zu zahlenden Steuern im ungünstigsten Falle etwa 10 Prozent der allgemeinen Verwaltungsunkosten betragen hatten, so standen sie z. B. in der Gewinn- und Verlustrechnung des „Norddeutschen Lloyd“ für das Jahr 1924 bei 2,73 Mill. allgemeinen Verwaltungsunkosten mit 2,16 Mill. verzeichnet. 3) Die Steuern, die die deutsche Schiffahrt heut aufzubringen hat, betragen das 13fache gegenüber 1913. 4)

Die Löhne, die sich zur Zeit der Papiermilliarden auf etwa 75 % der Friedensmiete belaufen hatten, 5) erreichten diese zu

---

1) 2) Gesch. Ber. d. „H.A.L.“ 1923

3) Gesch. Ber. d. „Norddt. Lloyd“ 1924

4) Cuno in einem Vortrage, „Dt. Allg. Ztg.“ 20. 12. 25

5) Hollweg, „Seeschiffahrt und Werftindustrie“, „Dt. Allg. Ztg.“ 8. 2. 25

Beginn des Jahres 1924 und stiegen später noch darüber hinaus. Es betrug der durchschnittliche Jahresverdienst eines

	1913	1924 (Okt.)	1925 (Okt.)
1. Offiziers	3 900 M	2 712 M	3 360 M
4. Offiziers	1 512 M	1 535 M	1 584 M
1. Bootsmannes	1 298 M	1 303 M	1 464 M
Vollmatrosen	912 M	920 M	1 176 M
Kohlenziehers	852 M	879 M	1 140 M

1)

Hierbei ist aber noch zu berücksichtigen, daß die rigorose Durchführung des Dreiwachensystems und des Achtstundentages bedeutend höhere allgemeine Lohnkosten bedingte, als sie in der absoluten Lohnhöhe zum Ausdruck kommen.

In betreff der Soziallasten hat der Syndikus des „Bremer Reedereigewerbes" errechnet, daß die deutschen Reedereien 9 bis 13 % der monatlichen Lohnsummen an Soziallasten zu leisten hätten gegenüber 3—4 % vor dem Kriege. 2)

Ein für die Betriebskosten nicht unwesentlicher Moment war ferner, daß sich die deutsche Schiffahrt, die ja überwiegend Linienschiffahrt ist, und die demnach an regelmäßige Abfahrten gebunden war, den gerade während der Jahre 1924 und 1925 verschlechterten Transportverhältnissen nur langsam anzupassen vermochte. Die deutschen Linienredeereien waren gezwungen, trotz sicherer Aussicht auf Verluste die jeweils fällig werdenden Dampfer fahren zu lassen; denn sie hatten die Verpflichtung, den bis zu einem gewissen Grade natürlich immer vorhandenen Verkehr zu bewältigen, wenn sie nicht den Ruf ihrer Zuverlässigkeit und damit ihre Existenz aufs Spiel setzen wollten.

Da nun jetzt das Uebergewicht der deutschen Schiffahrt im Wettbewerb, das sie zum größten Teil ihren niedrigen Betriebskosten verdankt hatte, weggefallen war, hatte sie auch gleichfalls über größeren Ladungsmangel zu klagen, mußte sogar vereinzelt zum Auflegen von Schiffen schreiten, wenn ein Umdirigieren nach aussichtsreicheren Verkehrsgebieten nicht möglich war. 3)

---

1) "Wirtsch. u. Stat." 11. 21. 25, 13. 9. 25

2) „Dt. Allg. Ztg" 25. 12. 25

3) „Schiff. Ztg." 6. 12. 24

Besser kann ihre Notlage nicht beleuchtet werden als durch die Tatsache, daß nicht unwesentliche Verkäufe getätigt worden sind, nur um Betriebsmittel zu erhalten.[1] Sogar vom Auslande, welches wohl nur sehr schwer in dieser Beziehung Eingeständnisse macht, wurde die besonders schwierige Lage der deutschen Schiffahrt zugegeben.[2]

---

1) Jb. d. Hamb. Handelskammer 1924

2) Hollweg. „Seeschiffahrt und Werftindustrie", „Dt. Allg. Ztg." 8. 2. 25

Kapitel VI.

Reederei und Wiederaufbau.

Ueberzeugt von dem Gedanken, daß die deutsche Volkswirtschaft ohne eigene Schiffahrt nicht bestehen, viel weniger gesunden konnte, ist die deutsche Reederei an die Aufgabe herangetreten, ihren Betrieb wiederaufzunehmen. Hierbei hat sie kein Opfer gescheut, kein Mittel unversucht gelassen, welches geeignet erschien, den vorhandenen Hindernissen begegnen zu können. Es kamen naturgemäß in erster Linie diejenigen Gesellschaften in Betracht, die schon vor dem Kriege die Träger der deutschen Schiffahrt gewesen waren. Langsamer Wiederaufbau aus eigener Kraft oder Zusammenarbeit mit anderen, das waren die Wege, die zu neuer Tätigkeit führen konnten. Der erste war deswegen von vornherein von der Hand zu weisen, weil es sich darum handelte, möglichst sofort ins Geschäft zu kommen, was aus Mangel an eigenem Schiffsraum gänzlich ausgeschlossen sein mußte. Eine selbständige Wiederaufnahme des Betriebes mit Hilfe gecharterter Schiffe fiel deswegen fort, weil die deutschen Reeder nicht in der Lage waren, die damals noch unerschwinglich hohen Chartergelder für eine ganze Flotte — denn eine solche wäre in diesem Falle notwendig gewesen, wenn diese Maßnahme überhaupt einen Erfolg hätte versprechen sollen — aufzubringen. Nur in wenigen Fällen wurde von diesem Aushilfsmittel Gebrauch gemacht und auf einzelnen Linien der Verkehr mit gecharterten Dampfern aufgenommen.

So haben denn unsere Großreedereien nicht gezögert, den zweiten Weg zu beschreiten, und das, was ihnen allein geblieben war, ihre Geschäftsorganisationen, ihre heimischen Betriebseinrichtungen, ihre Kenntnis des gesamten Ueberseegeschäftes, den reichen Schatz ihrer Erfahrungen auf allen Gebieten des internationalen Verkehrs und ihre Arbeitskraft wieder produktivem Schaffen zuzuführen. In vorbildlicher Weise haben die „Hamburg-Amerika-Linie“ und der „Norddeutsche Lloyd“ die Richtung

gewiesen, nach der der erste Schritt gemacht werden mußte, indem sie durch Uebernahme von Vertretungen fremder Gesellschaften versuchten, sich Verdienstmöglichkeiten zu verschaffen.[1] Man ging noch weiter: Ausgehend von der Tatsache, daß die deutsche Reederei auch ohne Schiffe auf Grund ihrer ausgezeichneten Organisationen und ihrer Erfahrung eine Größe darstellte, mit der die internationale Schiffahrt zu rechnen hatte, waren nämlich bedeutende Gesellschaften der Ver. Staaten, die an ihrem Schiffsüberfluß fast erstickten und aus Mangel an geeignetem Personal und genügender Reedereierfahrung einen großen Teil ihrer Schiffe nicht in Fahrt setzen konnten, Anfang 1920 an die beiden deutschen Großunternehmungen mit dem Vorschlag herangetreten, auf bestimmten Strecken gemeinschaftliche Dienste einzurichten. Schnell entschlossen ergriffen die deutschen Gesellschaften die ihnen gebotene Hand und legten damit die erste reale Grundlage für ein Ingangkommen ihres Betriebes.

Die bedeutendsten derartiger Arrangements kamen zu Stande zwischen der „Hamburg-Amerika-Linie" und dem Harriman Konzern und zwischen dem „Norddeutschen Lloyd" und der „United States Mail Steamship Company".[2]

Das im August 1920 zum Abschluß gelangte Abkommen des „Norddeutschen Lloyd" mit der genannten amerikanischen Gesellschaft, welches bis zum 1. 1. 26 Geltung haben sollte, hatte im wesentlichen folgenden Inhalt: Gegen eine feste Vergütung übernahm der Lloyd die alleinige Generalvertretung der Company in Zentral-Europa auf der Route Bremen—New-York. Außerdem wurde den amerikanischen Schiffen gegen Entgelt, sonst aber unter denselben Bedingungen wie den eigenen, die Benutzung der Reparatur- und Hafenanlagen gestattet. Die Verwaltung der fremden Dampfer, die Festlegung der Abfahrtzeiten, die Bestimmung über Bemannung und Ausrüstung usw. und der Genuß der Gewinne lag natürlich bei dem amerikanischen Unternehmen. Vor allem aber hatte der Lloyd das Recht, nach Maßgabe seines Wiederaufbaues bis zu 50% des Gesamtbedarfes eigene oder gecharterte Dampfer in den gemeinschaftlichen Dienst einzustellen. Zu beachten ist, daß eine finanzielle Bindung nicht vorhanden war, daß also das Risiko, solange der Lloyd selbst keine Schiffe

---

1) 2) Gesch. Ber. 1920 u. 1921

fahren ließ, ausschließlich die amerikanische Gesellschaft trug. Als nun im August 1921 diese tatsächlich zusammenbrach, 1) wurde der Lloyd in keiner Weise in Mitleidenschaft gezogen.

Der Gemeinschaftsvertrag zwischen der „Hamburg-Amerika-Linie" und dem Hariman Konzern vom September 1920 beruhte insofern auf einer breiteren Grundlage, als er eine Gültigkeitsdauer von 20 Jahren hatte und den gemeinsamen Betrieb aller sich vor dem Kriege in der Hand der H.A.L. befindlichen Linien vorsah, mit Ausnahme der nach Ost-Asien, für die schon eine Vereinbarung mit englischen Gesellschaften bestand. 2) Von den unter ähnlichen Gesichtspunkten zustande gekommenen Verträgen sind die wichtigsten: 3)

Gesellschaften	**Route**
Norddt. Ll. — Unitd. St. L. (Rechtsnachfolgerin der U. S.M. St. Co.)	**Bremen—New-York**
Norddt. L. — W. Stells Co.	**Bremen—Golfhäfen**
Norddt. Ll. — Dt. Austral. — eine englische Gesellschaft	**Bremen—Australien**
H. A. L., Norddt. Ll. — Holt, Ellermann	**Hamburg, Bremen—Ostasien**

Wie in den Geschäftsberichten der einzelnen Reedereien öfters zum Ausdruck kommt, sind die abgeschlossenen Gemeinschaftsverträge mit den fremden Gesellschaften in jedem Falle immer zum Vorteil der deutschen Schiffahrt ausgeschlagen, und der oft erhobene Vorwurf, die deutschen Gesellschaften hätten mit ihrer Eingehung heimische Interessen preisgegeben, entbehrt jeder Begründung, zumal die Bestimmungen der einzelnen Verträge so getroffen sind, daß sie in keiner Weise die Selbständigkeit der deutschen Reedereien bedrohen und sie ihnen zur Anknüpfung freundschaftlicher Beziehungen mit anderen ausländischen und heimischen Reedereien völlig freie Hand lassen.

Zunächst sind die deutschen Reedereien durch das Vermieten ihrer Anlagen und die Uebernahme der Expedition für die fremden Unternehmungen Einnahmequellen erschlossen worden, deren erhebliche Dollargewinne ihnen sehr zustatten kam und zusammen

1) „Köln. Ztg. 30. 8. 21
2) Gesch. Ber. d. H.A.L. 1921
3) Kägbein. „Die H.A.L., ihre Vorkriegsentwickl. u. Wiederaufbau" 1924

mit dem Verdienst aus der Betätigung in der Küstenschiffahrt die Deckung der laufenden Ausgaben ermöglichten, die zur Erhaltung der Organisation gemacht werden mußten. Die Hauptbedeutung der Vereinbarungen bestand aber darin, daß sie die Wiederaufnahme der alten deutschen Linien ermöglichten und die spielend leichte Festsetzung fremder Flaggen in dem Geschäftsbereich der deutschen Reedereien verhinderten, zumal durch sie teilweise eine gefährliche Konkurrenz nicht nur beseitigt, sondern sogar in den Dienst des Wiederaufbaus gestellt worden war. Gestattete die 50%ige Arbeitsteilung mit den fremden Gesellschaften auch keine völlige Wiedergewinnung und Beherrschung der betreffenden Routen, so war ihr Wert im Hinblick auf die Aufnahme des Betriebes ein ganz erheblicher. Auch bei schnellster Förderung von Neubauten wäre es ganz ausgeschlossen gewesen, die Hauptlinien in absehbarer Zeit mit eigenen Dampfern besetzen zu können, so daß das Ausland weiterhin Zeit gehabt hätte, seine erlangte Stellung zu festigen, abgesehen davon, daß die Organisation einer Belastungsprobe, wie sie zweifellos mit einer derartig in die Länge gezogenen Untätigkeit verknüpft gewesen wäre, kaum hätte Stand halten können. Dies galt nicht nur für die heimische Organisation. Die Agenturen und Büros der deutschen Reedereien, die vor dem Kriege auf allen Plätzen der Welt geschaffen worden waren, und die vielfach ihren Gesellschaften die Treue gehalten hatten, standen nach Beendigung des Krieges vor der Wahl, entweder Jahr und Tag auf deren Wiedererscheinen zu warten und so nichts zu verdienen, oder sich fremden Unternehmungen zur Verfügung zu stellen. Damit wäre ein wesentlicher Teil der Organisation zusammengebrochen und der deutschen Schiffahrt infolge der dadurch bedingten Stärkung der ausländischen Konkurrenz eine wichtige Voraussetzung für ihren Wiederaufbau verloren gegangen.

Praktisch nicht minder bedeutungsvoll als die Anlehnung an die ausländischen Gesellschaften wirkte sich die Konzentrationsbewegung innerhalb der deutschen Reedereien aus. Unter Führung der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd machte eine Vereinheitlichung des gesamten deutschen Schiffahrtssystems weitgehende Fortschritte, und es ist anzunehmen, daß sie noch nicht ihr Ende erreicht hat. Hierbei waren drei Formen zu unterscheiden: Die Betriebsgemeinschaft, die echte oder verschleierte Fusion, die finanzielle Beteiligung.

Sehr häufig waren in der neuen deutschen Schiffahrt die Betriebsgemeinschaften vertreten. Man versteht darunter den Zusammenschluß mehrerer Reedereien zur gemeinsamen Führung einer bestimmten Linie zwecks Ausschaltung der Konkurrenz und erhöhter Rationalisierung des Betriebes. Diese Art der Konzentration, die dem behandelten Gemeinschaftsdienst mit den fremden Unternehmungen ähnelt, hat schon vor dem Kriege eine bedeutende Rolle gespielt, und ist jetzt nicht nur wiederaufgenommen, sondern auch bedeutend erweitert worden. In folgender Tabelle seien die wichtigsten derartiger Vereinbarungen zusammengestellt: 1)

Richtung	**Beteiligte Reedereien**
Afrika	**H. A. L., Woermann-L., Dt. Ost-Afr.-L., Dt. Austral., Hb. Br.-Afr.-L.**
Süd-Amerika (Westküste)	**H. A. L., Kosmos, Roland, Laeisz.**
Nord-Amerika „	**H. A. L., Kosmos, Roland.**
Australien	**Norddt. Ll., Dt. Austral.**
Ost-Asien	**H. A. L., Norddt. Ll.**
Orient	**Dt. Levante-L., Dt. Orient-L. Agro, Atlas.**
Europa (Span., Port.)	**Hansa, Oldenbg. — Port. D. Sch. G.**
Süd-Amerika (Ostküste)	**Norddt. Ll., Hansa.**
Cuba	**H. A. L., Nordd. Ll., Stinnes.**

Es haben sich demnach die deutschen Reedereien auf fast allen wichtigen Routen auf dem Wege der Betriebsgemeinschaft geeinigt, ausgenommen in der Fahrt nach Nord-Amerika (Ostküste). Das mag vor allem daran gelegen haben, daß gerade hier von vornherein eine starke Liierung mit fremden Gesellschaften bestanden hatte. Von den Vereinbarungen hat sich grundsätzlich nur die Stinnes-Linie ausgeschlossen. Diese Ausnahmestellung erklärt sich daraus, daß es sich bei ihr nicht um Wiedergewinnung verlorener Verkehrsgebiete sondern um Neuerwerbungen handelte. Dabei konnte sie sich durch derartige Bindungen in ihrer vollen Bewegungsfreiheit nicht einschränken lassen, hatte dies auch um so weniger notwendig, als sie bis zum Zusammenbruch des Stinnes-Konzerns über eine starke finanzielle Rückendeckung verfügte, und ihr die ausgedehnten Handelsbeziehungen und der riesige

1) „Berl. Börs. Ztg." 11. 11. 24

Umsatz des Konzerns eine hohe Rentabilität sicherten. Berücksichtigt man aber, daß ein gesunder Wettbewerb in vieler Beziehung nur von Vorteil sein kann, so für eine Hochhaltung der Leistungsfähigkeit, so ist die Stellung der Stinnes-Linie durchaus nicht immer schädlich gewesen.

Für die zweite Form der Vereinheitlichung ist der Wunsch bestimmend gewesen, sich die Vorteile des größeren Betriebes zu Nutzen zu machen. Für eine tatsächliche Fusion, die dieses Ziel am ehesten hätte verwirklichen können, bestand allerdings keine große Neigung, einmal wegen der großen Fusionssteuer, dann aus Gründen der Tradition. Dennoch sind einige große Fusionen der Nachkriegszeit zu nennen: die Uebernahme der „Deutschen Levante-Linie" durch die „Hamburg-Amerika-Linie", die Uebernahme der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" durch die „Roland-Linie", welche wiederum zusammen mit der „Hamburg-Bremer-Afrika-Linie" in den Besitz des „Norddeutschen Lloyd" überging, und endlich Anfang 1926 nach Zusammenbruch des Stinnes-Konzerns die Uebernahme der „AG. Hugo Stinnes für Seeschiffahrt und Ueberseehandel" durch die „Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft" und die mit dieser liierten „Kosmos-AG." 1) Alle aufgesogenen Gesellschaften behielten ihren alten Namen, weil sich unter diesem in den Gebieten, in denen sie schon lange Jahre tätig gewesen waren, viel eher Geschäftsmöglichkeiten eröffneten.

Man ging vielmehr in solchen Fällen den Weg der „Interessengemeinschaften", die man auf lange Zeit abschloß. Es waren Gebilde, die in ihrer wirtschaftlichen Wirkung nichts anderes bedeuteten, als von vornherein zeitlich begrenzte Fusionen, da ja durch den Interessengemeinschaftsvertrag der individuellen Selbständigkeit der einzelnen Gesellschaft zweifelsohne ein Ende gemacht wird. Ein typisches Beispiel für eine derartige Fusion ist das 1920 auf 12 Jahre zwischen der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Kosmos" und der „Deutsch-Australischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft" zu Stande gekommene Abkommen. 2) Es ist unter anderem bestimmt: Die Geschäftsführung wird einer einheitlichen Verwaltung unterstellt. Der Schiffsraum ist je nach Bedarf auf

1) „Schiff. Ztg." 29. 11. 24
„Dt. Allg. Ztg." 22. 1. 26
2) Gesch. Ber. „Dt. Austral" 1920, 1924

die gemeinsam zu betreibenden Linien zu verteilen, und der Betriebsgewinn zu 40 % für „Kosmos", zu 60 % für „Austral" zu verrechnen. Auf der Außerordentlichen Generalversammlung Ende 1924 wurde die zeitliche Beschränkung fallen gelassen, so daß die verschleierte Fusion noch klarer hervortrat.

Aehnlich lautete der 1921 zwischen der „Woermann-Linie" und der „Deutsch-Ost-Afrika-Linie" abgeschlossene Vertrag, welcher 1923 durch die Gründung einer GmbH. unter dem Namen „Woermann-Linie-AG. und Deutsche Ostafrika-Linie-Gemeinschaftsdienst" seine endgültige Regelung fand. 1)

Neben diesen betrieblichen Zusammenschlüssen fanden in der deutschen Schiffahrt mannigfache Verflechtungen statt, die zum größten Teil bereits von der Vorkriegszeit her datierten. Für die Zeit nach dem Kriege sind zu erwähnen:

Beteiligungen der H.A.L. an: „Woermann-Linie", „Deutsch-Ost-Afrika-Linie", „Hamburg-Süd-Amerikanische Dampfschiffahrt-Gesellschaft" (Aktienaustausch). 2)

Beteiligungen des „Nordd. Ll.":

„Woermann-Linie", „Deutsche-Ost-Afrika-Linie", „Deutsche Ozean-Reederei". 3)

Charakteristisch dafür, wie die verschiedenen Formen der Konzentration in einander übergriffen und sich gegenseitig ergänzten, aber auch welche Schwierigkeiten zu überwinden waren, ist die Zusammenschlußbewegung in der deutschen Orientschiffahrt, für die durch die Beteiligung der Orientlinie an der Levantelinie im Juli 1923 der Schlußstein gelegt wurde. Bereits vorher hatten sich die „Deutsche Levante-Linie„, die Dampfschiffahrtsgesellschaften „Argo" und „Atlas" zu einer Interessengemeinschaft zusammengeschlossen, in der Absicht, einen einheitlichen Fahrplan von den Hansehäfen nach dem Orient aufzustellen. Nun fehlte aber bei dieser Zusammenstellung noch die „Deutsche Orient-Linie", deren Beitritt unbedingt notwendig war, wenn jeder Zusammenschluß nicht zwecklos sein sollte Die Orientlinie war aber nicht so ohne weiteres zur Aufgabe ihrer Selbständigkeit zu bewegen; sie verlangte einen maßgebenden Anteil an der Levantelinie, die die

1) Gesch. Ber. d. „Dt. Ost-Afr.-L." 1923
2) Gesch. Ber. d. H.A.L., 1923
3) Gesch. Ber. d. Norddt. Ll., 1924

Führung bei dieser großzügigen Konzentration haben sollte. Die Anteile der Levantelinie befanden sich aber restlos im Besitze der H.A.L., so daß es nur eine Alternative gab: Entweder mußte die H.A.L. der Orientlinie den geforderten Anteil an der Levantelinie zugestehen, oder die Orientlinie wäre als mächtiger Außenseiter in der Levanteschiffahrt aufgetreten. Man einigte sich nun dahin, daß der Muttergesellschaft der Orientlinie, der „Stettiner Dampfer-Compagnie", die Hälfte der Anteile der Levantelinie abgetreten wurden. Nach dieser Lösung trat die Orientlinie der Gemeinschaft bei. Durch die Konventionen in der Levanteschiffahrt kamen sich wieder andere Hamburger und Bremer Gesellschaften näher. So gehörte die „Argo" der Rolandlinie, welche ihrerseits schon damals mit dem Lloyd in enger Verbindung stand, und sich auf der anderen Seite in einer Interessengemeinschaft mit der H.A.L. und „Kosmos" befand. 1)

Die mehr und mehr an Boden gewinnende vielseitige Verflechtung innerhalb der deutschen Schiffahrt ist nach mehreren Seiten hin als eine den Wiederaufbau des Reedereigewerbes begünstigende Voraussetzung anzusehen. Sie ermöglicht zunächst eine weitgehende Ausschaltung der Konkurrenz zwischen den einzelnen Reedereien und hat insofern eine erhöhte Leistungsfähigkeit der Flotte zur Folge, als jede unnötige Dampfergestellung vermieden werden kann, während dort, wo sich ein stärkerer Ladungsdrang bemerkbar macht, unverzüglich eine Vermehrung des Dampferbestandes bewirkt werden kann. Durch das völlige Hand in Handarbeiten der einzelnen Gesellschaften wird leicht den jeweiligen Anforderungen des Verkehrs Rechnung getragen und andererseits die Möglichkeit geboten, die sich aus den Konjunkturverhältnissen ergebenden Vorteile in einer für die deutsche Beteiligung am Weltverkehr günstigen Weise auszunutzen. Die erreichte rationelle Ausnutzung des Schiffsraumes gestattet den Reedern eine Herabsetzung der Betriebskosten, eine Tatsache, die viel dazu beitragen kann, daß deutsche Schiffe trotz des Tiefstandes der Frachtraten noch gewinnbringend fahren können. Weiterhin bedeutet die Konzentration, die die deutsche Schiffahrt zu einem geschlossenen Ganzen zusammenschweißte, einen erfolgreichen Versuch der Selbsthilfe gegenüber dem ausländischen Wettbewerb,

1) Gesch. Ber. d. „H.A.L." 1923

vor allem der diesen Wettbewerb künstlich steigernden Protektions- und Subventionspolitik des Auslandes. Eine große Bedeutung hat diese Stärkung der Machtstellung noch insofern, als das durch die Konzentration vergrößerte Wirtschaftssubjekt in der internationalen Kartellierung leichter größere Anteile an der Gebietsteilung, der Tonnagegestellung oder der Gewinnabrechnung erzielen kann.

Vor allem aber sind es die Vorteile des Großbetriebes, die durch die Konzentration im höchsten Grade gesteigert werden. Diese Vorteile liegen vor allem in der Möglichkeit, kommerzielle Ersparungen zu machen. Der Großbetrieb kann durch Kauf von Kohlenbergwerken bezw. Oelfeldern oder durch Errichtung von Kohlen- oder Oeldepots, die ihm den Massenbezug von Brennmaterialien gestatten, seinen Bedarf an diesen verbilligen. Der Massenbezug von Proviant, Schmiermaterial usw. ermöglicht auch hier günstigere Preise. Bedeutsam sind die finanziellen Ersparungen, die sich in Bezug auf Schiffbau und Schiffsreparaturen machen lassen.

Der Großbetrieb kann infolge seiner Kapitalkraft den Bau oder die Reparatur seiner Schiffe auf eigenen Werften vornehmen lassen oder doch wenigstens durch Beteiligung an Werftunternehmungen sich einen billigeren Bezug sichern. Auch die Unterhaltung eines eigenen Trockendocks, wodurch die mindestens einmal im Jahre vorzunehmenden Schiffsreinigungen erheblich verbilligt werden, vermindert die Selbstkosten des Betriebes. Im Zusammenhang mit dem Schiffbau steht auch die Einrichtung von Schleppversuchstationen, zu der nur großkapitalistische Unternehmungen fähig sind, diese allein aber auch den großen Vorteil daraus ziehen.

So kann denn durch den Großbetrieb das Selbstkostenmoment in mannigfachen Richtungen günstiger gestaltet werden. Er allein ist im Stande, allen technischen Fortschritten sogleich Folge zu geben, seine Kapitalkräfte machen ihn zum Unternehmer oder begünstigten Käufer, wo der Kleinbetrieb sich mit den gewöhnlichen Preisen abfinden muß.

Eine Herabsetzung der Betriebskosten wird ferner auch dadurch erreicht, daß die Konzentration eine Vereinfachung der Verwaltung ermöglicht, wie dies durch Zusammenlegung von

wenig rentablen Linien oder durch Verminderung der Zahl der Agenturen oder durch Vereinfachung der Reklame geschehen kann.

Endlich erstrecken sich die durch die Konzentration hervorgerufenen Wirkungen auch auf das Verhältnis zwischen Reederei und Geldmarkt, indem die Kreditfähigkeit der einzelnen Gesellschaft durch ihre Angehörigkeit zu einer so bedeutenden Machtgruppe beträchtlich erhöht wird.

In den Vorteilen, die eine ausgedehnte Konzentration für die Privatwirtschaft besitzt, liegt auch ihre Bedeutung für die Volkswirtschaft, indem einmal die durch sie erhöhten Reingewinne dem Volksvermögen zu Gute kommen, andererseits eine den Erfordernissen des Handels besser entsprechende Fahrpolitik getrieben werden kann.

Kapitel VII.

Die Passagierschiffahrt.

Bisher war nur von der Frachtschiffahrt als Grundlage des Reedereigeschäftes die Rede. Aber gerade in der deutschen Schiffahrt spielt die Personenbeförderung eine so große Rolle, daß ihre Entwicklung für den Gang des Wiederaufbaues nicht weniger wichtig ist als di: Entwicklung der Frachtschiffahrt. Es ist vorauszuschicken, daß die deutsche Reederei sich erst verhältnismäßig spät daran beteiligen konnte, da sie nicht im Besitze von für den Ueberseeverkehr geeigneten Passagierdampfern war, deren Einstellung im allgemeinen im Laufe des Jahres 1921 begann, aber erst 1922 so weit fortgeschritten war, daß der Passagierdienst als wichtige Einnahmequelle in Betracht kam. 1)

Hier hat die Entwicklung einen etwas günstigeren Verlauf genommen als in der Frachtschiffahrt. Um sich ein Bild von der Geschäftsmöglichkeit in der Personenschiffahrt machen zu können, sind wieder zwei Faktoren ausschlaggebend: der Umfang des Verkehrs und die Höhe der Fahrpreise. Der wichtigste Träger der Personenschiffahrt war, wie schon vor dem Kriege, der Auswandererverkehr, und zwar handelt es sich zunächst um den Verkehr über die deutschen Häfen. Wie in folgender Tabelle ersichtlich ist, hat dieser gegenüber dem Jahre 1913 allerdings einen ganz erheblichen Verlust zu verzeichnen.

Es sind über deutsche Häfen ausgewandert:

Jahr	Deutsche	Ausländer	zusammen
1913	18 440	413 857	432 297
1920	869	1 975	2 844
1921	18 184	19 422	37 606
1922	35 887	38 393	74 280
1923	113 812	51 934	165 746
1924	56 837	17 888	74 725
1925	42 832	13 374	56 206 2)

(1925: Januar—September)

1) „Die Lage der deutschen Seehäfen". Berl. Ta. Bl." 18. 3. 23
2) „Wirtsch. u. Stat." 16. 3. 25

Während wohl die deutsche Auswanderung infolge der wirtschaftlichen Notlage ganz enorm zugenommen hatte, ist der Strom der Ausländer, die vor dem Kriege das Hauptkontingent gestellt hatten, fast gänzlich ausgeblieben. Die wichtigste Ursache dieser Erscheinung ist in den Einwanderungssperrmaßnahmen der Ver. Staaten zu suchen. Dort war am 19. 5. 1921 das „Per Centum Limit"-Gesetz in Kraft getreten, nach welchem von jeder Nation nur 3 % der im Jahre 1910 in den Ver. Staaten bereits lebenden Angehörigen einwandern durften.[1] Für die deutsche Einwanderung bedeutete diese Kontingentierung allerdings zunächst keine Einschränkung. Während für das Fiskaljahr 1921-22 68 059 Deutsche zugelassen waren, sind nur 19 053 tatsächlich eingewandert. Jedoch änderte sich dies später. Für 1923-24 wurde bereits in den ersten 6 Monaten die zugelassene Höchstgrenze erreicht.

Für die anderen Nationen, die für die deutschen Häfen in Betracht kamen, erwies sich das Gesetz von vornherein als eine wirkliche Abschnürung. In der Hauptsache handelt es sich um die östlichen und südöstlichen Nachbarvölker Deutschlands, deren Kontingentzahlen im Handumdrehen erreicht wurden:[2]

Land	Kont. 1921/22	Kont. 1924/25	Tats. E. 12/13
Rußl.	34 284	2 284	291 040
Polen	25 827	5 982	
Tschech.	14 282	3 073	254 825
Oesterr.	7 444	785	
Ungarn	5 386	473	

Auf Grund dieser Tatsachen konnten die billigen Personentarife auf den deutschen Eisenbahnen, die die Reise nach den deutschen Häfen so verbilligten, daß auch Ausländer, die sonst fremde Häfen gewählt hätten, die deutschen vorzogen, nur den Vorteil haben, daß die vorhandenen geringen Möglichkeiten bis zum letzten ausgenutzt werden. Auch der größte Teil der deutschen Auswanderer ist aus diesem Grunde den deutschen Häfen erhalten geblieben:[3]

1) „Soz. Monatshefte" April 1923
2) „Wirtschaftsdienst" 21. 11. 24, 31. 10. 24
3) „Wirtsch. u. Stat." 16. 3. 25

Jahr	Dt. übers. Ausw.	Dav. ü. dt. Häfen	%
1913	25 843	18 440	71
1920	8 458	869	1
1921	23 451	18 174	77
1922	36 527	35 887	98
1923	115 416	113 812	99
1924	58 637	56 837	97
1925	45 825	42 832	94

(1925: Januar—September)

Die gewaltige Einengung der Wanderbewegung über deutsche Häfen in seinem wichtigsten Zweige hat auch durch die Belebung anderer Richtungen einen entsprechenden Ausgleich nicht erfahren können, wenn auch besonders Süd-Amerika, das immer mehr als Gebiet großer wirtschaftlicher Zukunftsmöglichkeiten erkannt worden ist, erheblich in den Vordergrund gerückt ist, was bei der Entwicklung der deutschen Auswanderung nach dort offensichtlich in Erscheinung tritt. Es wanderten Deutsche nach Süd-Amerika aus:

Jahr	Personen
1913	4 954
1920	6 797
1921	12 128
1922	10 897
1923	19 663
1925	29 508

Als Voraussetzung für das Auswanderergeschäft der deutschen Reeder sind nicht allein die über deutsche Häfen bewegten Transporte anzusehen, sondern es ist auch die Entwicklung der gesamten von Europa ausgehenden überseeischen Wanderung zu beachten. Auch hier stehen die Ver. Staaten im Mittelpunkt, und es genügt die Feststellung, daß das zugelassene europäische Gesamtkontingent für das Jahr 1921/22 nur 355 000 Personen betragen hatte, während 1913 956 000 eingewandert sind. Es waren also auch die Voraussetzungen dieses vor dem Kriege für die deutsche Reederei sehr wichtigen Teiles des Passagiergeschäftes bedenklich erschüttert worden, trotzdem auch hier andere Einwanderungsgebiete, wie Süd-Amerika und Kanada in gewissem Um-

fange einen Ersatz zu gewähren vermochten.1) Es ist aber in keinem Jahr nach dem Kriege die europäische Gesamtauswanderung so groß gewesen wie 1913 allein die Auswanderung nach den Ver. Staaten.

Europas Gesamtauswanderung Uebersee: 2)

1921	637 519 Pers.
1922	523 090 "
1923	900 655 "
1924	819 673 "

Ueber den Umfang des sonstigen Reiseverkehrs über deutsche Häfen sind genaue, erschöpfende Angaben nicht vorhanden. Doch zeigt der Umfang des Kajütverkehrs auf der Hauptroute Europa—New York, daß auch hierbei die allgemeinen weltwirtschaftlichen Verhältnisse nicht ohne Einfluß geblieben sind. Es sind befördert worden: 3)

Ostwärts	1913	1922	1923	1924
1. Kl.	113 000	80 900	65 300	75 700
2. Kl.	342 000	204 700	87 000	102 000
Zus.	455 000	285 600	152 300	177 700
Westwärts				
1. Kl.	104 000	77 000	69 000	75 000
2. Kl.	141 000	138 000	180 000	128 000
Zus.	245 000	215 000	249 000	203 000

Nach den Geschäftsberichten der großen deutschen Reedereien zu schließen, lagen die Verhältnisse für die deutschen Häfen allerdings nicht so ungünstig. Wenn auch infolge der Verarmung weiter Volksschichten in Deutschland, die früher ein wichtiges Kontingent für Vergnügungsreisende gestellt hatten, und infolge der Behinderung des deutschen Geschäftsverkehrs durch das Verhalten des Auslandes — eine Ausnahme machten die meisten Staaten von Süd-Amerika, die ihre kulturellen und geschäftlichen Beziehungen mit Deutschland nach dem Kriege so bald wie möglich wieder aufgenommen hatten — höchst ungünstige Voraussetzun-

1) Gesch. Ber. d. „H.A.L." 1923
2) „Wirtschaftsdienst" 14. 11. 24
3) „Dt. Allg. Ztg." 10. 7. 24

gen geschaffen waren, so fand auf der anderen Seite insofern ein Ausgleich statt, als, wenigstens in den Zeiten des Währungsverfalles, das Ausland, aus dem sich nach den langen Jahren des Krieges ein Strom von Reisenden nach den überseeischen Kontigenten ergoß, sich die durch die billigen deutschen Eisenbahnfahrten geschaffene Gelegenheit zu Nutze machten. Dagegen hatte wiederum das Auslandsgeschäft der deutschen Reeder mit anderen Hindernissen zu kämpfen, wie sie vor allem in den Anlaufs- und Durchfahrtsbeschränkungen für deutsche Schiffe zum Ausdruck kamen.

Vergegenwärtigt man sich aber, daß der Weltschiffbau der Nachkriegszeit sich fast ausschließlich in der Richtung des Frachtdampferbaues bewegt hatte, und daß demnach die für die Personenbeförderung in Betracht kommende Flotte nicht in denselben Ausmaßen gewachsen war als die Frachträumte, so ist es klar, daß das Angebot in der Personenschiffahrt überhaupt, und demnach auch in den deutschen Häfen, zum mindesten nicht in demselben Mißverhältnisse zur Nachfrage stehen konnte, als es in der Frachtschiffahrt der Fall war. So ist es auch den deutschen Reedern weniger schwer gefallen, eine genügende Ausnutzung ihrer Personendampfer zu erzielen, eine Tatsache, die durch die bereits ausführlicher behandelten Gemeinschaftsdienste mit den englischen und amerikanischen Gesellschaften, die auch den Personenverkehr umfaßten, und durch die vielseitige Verflechtung innerhalb der deutschen Schiffahrt erheblich gefördert worden ist.

Auch der zweite für die Entwicklung des Passagiergeschäftes maßgebende Faktor, die Höhe des Fahrpreises, zeigt ein günstigeres Bild als in der Frachtschiffahrt:

Fahrpreise der „Hamburg-Amerika-Linie“.

Hamburg—New York (in Dollar)

Zeit	1. Kaj.	2. Kaj.	3. Kl.
1913	85	55	45
1922 -Okt.	242	125—135	102,50
Nov. 22— Dez. 24 (Dez.)	205—225	125—135	102,50
1925	200—205	140—150	115

Hamburg—Habana (in Pfund)

Zeit	1. Kl.	Mittelkl.	Zwischendeck
1913	31	14	7
1922	68	34	19
1923-24	68	29	19
Juli 24	48	29	19
1925	42	25	—

Hamburg—Mexiko (in Pfund)

Zeit	1. Kl.	Mittelkl.	Zwischendeck
1913	24	11	6
1922	70	35	20
1923-24	70	30	20
Aug. 24	45	30	20
1925	45	33	—

Hamburg—Buenos Aires (in Pfund)

Zeit	1. Kaj.	3. Kl. (Kammer)	Wohndeck
1913	32	7	6
1922	50	8	6
1923	45—50	11—14	8—12
1924	43/10	16—18	14—16
1925	43/10	18	16

Hamburg—Süd-Amerika (Valparaiso) (in Pfund)

Zeit	Kajüte
1913	34
1922	82
1923/24	60
1925	60

Hamburg—Shanghai (in Pfund)

Zeit	Kajüte
1913	50
1922/23	90
März 23	80
1924	70—85
1925	70—85 1)

1) Fahrpreisverzeichnisse der „Hamburg-Amerika-L."

Wie ersichtlich haben sich die überseeischen Passagierpreise im allgemeinen auf der zwei- bis dreifachen Höhe der Friedenspreise behauptet. Diese Tatsache ist neben dem günstigeren Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage vor allem auf die Ausdehnung des Konferenzgedankens in der internationalen Passagierschiffahrt zurückzuführen. Da die Personenbeförderung fast ausschließlich in den Händen der Linienschiffahrt liegt, konnte ein Zusammengehen in einem ganz anderen Maßstabe erreicht werden als in der Frachtschiffahrt. Die nach dieser Richtung hinauslaufenden Bemühungen haben denn auch sehr bald positive Ergebnisse gezeitigt, die sich auf sämtliche wichtigeren Verkehrsgebiete erstreckten. Die bedeutendsten der zustande gekommenen Konferenzen, an denen auch die maßgebenden deutschen Gesellschaften beteiligt sind, sind:

Die Atlantikkonferenz,
die Ostasienkonferenz,
die Süd-Amerikakonferenz,
Die Cuba-Mexikokonferenz.

Ihr Wert war im Interesse der Hochhaltung der Fahrpreise um so höher anzuschlagen, als sie fast ausschließlich schon 1920 bei Beginn der allgemeinen Schiffahrtskrise abgeschlossen worden sind. 1)

Es handelt sich durchweg um Abkommen, durch welche die beteiligten Reedereien nur zur Innehaltung der festgesetzten Raten verpflichtet waren, während Vereinbarungen über gemeinsame Linienführung, etwa im Sinne des vor dem Kriege bestehenden Atlantik-Pools, die den Folgen des scharfen Wettbewerbes noch viel wirksamer entgegen getreten wären, an den schwer zu überbrückenden Gegensätzen innerhalb der Weltschiffahrt gescheitert sind. Erst im Februar 1925 ist es nach langen Verhandlungen gelungen, einen regelrechten Pool und zwar für den Verkehr 3. Klasse zwischen den Häfen der Iberischen Halbinsel und denen Süd-Amerikas zum Abschluß zu bringen. Dieses Abkommen

---

1) Geschäftsberichte der „Hamburg-Amerika-Linie“ und des „Norddeutschen Lloyd“.

bezog sich nicht nur auf die Höhe der Raten, sondern nahm vor allem auch eine Aufteilung des Verkehrs unter den beteiligten Reedereien nach bestimmten Berechnungsgrundsätzen vor, so daß der vorher in dieser Beziehung sehr scharfe Wettbewerb völlig ausgeschaltet wurde. 1)

---

1) „Dt. Allg. Ztgs." 10. 2. 25.

Kapitel VIII.

Der Gang des Wiederaufbaues.

Den deutschen Reedereien standen drei Wege offen, ihren Flottenbestand wiederaufzufüllen: Kauf, Neubau, Umbau von Kriegsschiffen oder sonstigen Spezialfahrzeugen. Die Notwendigkeit, möglichst bald mit eigenen Schiffen fahren zu können, andererseits mit den verfügbaren Mitteln sparsam umzugehen, zwang die Reeder, auf allerlei Aushilfsmittel zu sinnen. Die Art und Weise, wie dieses Problem gelöst wurde, zeigt die Wiederherstellung des wracken früheren Hapag-Schnelldampfers „Deutschland", oder die Umbauten des Untersee-Bootes „Bremen" und des Kreuzers „Seydlitz", die sich im Passagier- bezw. Frachtverkehr sehr gut bewährt haben. 1) Leider konnte diese Möglichkeit in nur beschränktem Umfange ausgenutzt werden. Von 2 000 uns belassenen Schiffen der früheren Kriegsmarine sind im ganzen nur 15 für Handelszwecke umgebaut worden. Das hat daran gelegen, daß der größte Teil dieser Fahrzeuge überhaupt nicht gebrauchsfähig war und der Rest eine zu geringe Tragfähigkeit besaß, als daß er für den eigentlichen Handelsverkehr in Frage kommen konnte. So sind die erwähnten 15 Dampfer mit wenigen Ausnahmen auch nur im Küstendienst zur Verwendung gelangt. 2) Außerdem scheiterte eine erschöpfende Ausnutzung dieses Hilfsmittels an den verhältnismäßig großen Kosten, die ein Umbau verursachte.

Einen maßgebenden Anteil an der Wiederherstellung unserer Flotte nimmt dagegen der Ankauf von Schiffen für sich in Anspruch. Leider waren die Ankaufsmöglichkeiten zunächst nicht sehr groß. Einmal hielt sich das Angebot infolge des guten Geschäftsganges der Weltschiffahrt überhaupt in sehr engen Grenzen, dann bestanden in den Ententeländern Verkaufsverbote gegenüber Deutschland. Endlich waren die Schiffspreise entspre-

1) „Rheinisch-Westf. Ztg." 1. 9. 21; Gesch. Ber. d. „Norddt. Ll." u. D. „H. A. L." 1921.
2) Mittlg. d. „Verb. Dt. Reeder" Hambg.

chend der Frachtmarktlage derartig hoch, daß die deutschen Reedereien nicht daran denken konnten, eine so unsichere Kapitalsanlage zu wagen. Erst als die Preise infolge des Frachtensturzes heruntergegangen waren, kamen Käufe in größerem Umfange zur Ausführung. Bis zum 21. 8. 1921 sind 31 Schiffe mit 131 855 Br.R.T. gekauft bezw. mit Hilfe Dritter zurückgekauft worden. 1) Eine größere Kaufstätigkeit der deutschen Reeder begann indes erst Mitte 1921 und hatte in der Hauptsache Rückkäufe deutscher an England ausgelieferter Schiffe zum Gegenstand. 2) Dort war nämlich der an England gefallene Teil der deutschen Flotte, der auf 2 530 016 Br.R.T. angewachsen war, zum Kauf ausgeboten worden, allerdings zunächst nur an Engländer. Als aber infolge des rasch zunehmenden Angebotes an Schiffsräumte die Gefahr, die Schiffe nicht los zu werden, immer größer wurde, kamen sie auf den Weltmarkt; schließlich wurde im August 1921 auch das Verkaufsverbot an Deutsche aufgehoben. Eine Schranke war damit gefallen, aber auch die andere war nicht mehr so unübersteigbar. Da der Rückgang der Frachten naturgemäß den Tonnagemarkt nach sich ziehen mußte, sind die Schiffspreise mit einer Wucht zusammengebrochen, wie es kaum jemals für möglich gehalten worden ist. Am schärfsten prägte sich diese Tatsache in London, dem Zentrum des internationalen Schiffsmarktes, aus. Die Preise, die dort erzielt worden sind, spotteten jeder Beschreibung und erreichten die vor dem Kriege üblichen. Es wurden für einen normalen Frachtdampfer von 7 500 Tonnen Tragfähigkeit gezahlt: 3)

Ende März 20	258 750	Pfund
Ende Juli 20	180 000	"
Ende März 21	85 000	"
Ende Dez. 21	60 000	"
Höchstpreis 1912	60 000	"

So weit es in ihrer Macht stand, nutzten denn auch die deutschen Reeder die sich darbietende denkbar günstige Gelegenheit aus und konnten 113 Schiffe mit 454 795 Br.R.T. in einer verhältnismäßig sehr kurzen Zeit zurückerwerben. Es ist allerdings zu beachten, daß es nicht in dem Umfange geschehen ist, in dem es

1) „Ind. u. Handels-Ztg." 27. 8. 21
2) „Der engl. Ausverk. dt. Tonnage" „Schiff. Jb." 1923
3) „Wirtschaftsdienst" 19. 5. 22

unter normalen Verhältnissen sicherlich möglich gewesen wäre. Vor allem bedeuteten die in Pfund zu zahlenden Kaufsummen, auch wenn sie noch so gering waren, bei unseren Geldverhältnissen ganz erhebliche Beträge, deren Aufbringung den kapitalarmen Gesellschaften nicht leicht fallen konnte, zumal von der Reichsentschädigung für diesen Zweck bekanntlich ein nur geringer Teil zur Verfügung stand. Auch hatte das Reich noch insofern eine Schranke errichtet, als es nur ein bestimmtes Kontingent von Schiffsraum für die Einfuhr freigab. [1])

Ueber Ziel und Erfolg dieser staatlichen Maßnahmen ist schon an anderer Stelle andeutungsweise die Rede gewesen. Es sollte einerseits im Interesse der Währung verhindert werden, daß Milliardensummen ins Ausland gingen. Berücksichtigt man aber, daß für wenige Goldmillionen der deutschen Volkswirtschaft dauernd schaffende Werte zugeführt werden konnten, die an erster Stelle berufen sind, sie aus ihrem Elend aufzurichten, so fällt dieser Grund in sich zusammen. Andererseits sollten den deutschen Werften Arbeitsmöglichkeiten werden. Dazu ist zu sagen, daß die Instandsetzungsarbeiten für den eingeführten Schiffsraum den Werften nachgewiesenermaßen Einnahmen von über 60 Goldmark pro Tonne gebracht haben.

Von einer anderen Seite aus betrachtet, ist allerdings das Vorgehen der Regierung im Prinzip nicht so ohne weiteres von der Hand zu weisen. Es handelt sich hier um die Qualität der neu erstehenden Flotte. Es ist zweifellos klar, daß durch einen zu sehr ausgedehnten Ankauf von Schiffen, der ja nur auf Kosten der Neubautätigkeit möglich sein konnte, die Gefahr einer Ueberalterung der Flotte bestand, die im Interesse ihrer Wettbewerbsfähigkeit unbedingt zu vermeiden war. Ein Blick auf die Zusammensetzung des von England zurückerworbenen Schiffsraumes nach dem Alter bestätigt diese Gefahr:

Alter	Zahl	Br.R.T.
bis 10 Jahre	13	87 391
11—15 „	17	70 493
16—20 „	36	140 821
21—25 „	28	108 715
über 25 „	19	46 375

1) „Der engl. Ausverk. dt. Tonn." „Schiff-Jb." 1923.

Dem ist jedoch entgegenzuhalten, daß ein schnelles im Bereiche der Möglichkeit liegendes Zusammenraffen von Schiffsraum ein Gebot der Stunde war, da die Wiederaufnahme der durch den Krieg unterbrochenen überseeischen Beziehungen auf keinen Fall verzögert werden durfte, wenn man nicht Gefahr laufen wollte, sich für immer dem Auslande auszuliefern. Dies konnte wohl auch in gewissem Umfange mit Hilfe von gechartertem Schiffsraum erreicht werden, was z. T. auch geschehen ist. Da aber das Chartergeld in Valuta entrichtet werden mußte, wäre der deutschen Schiffahrt der Vorteil, den sie aus den Währungsverhältnissen ziehen konnte, nicht zu Teil geworden. Sie hätte nicht nur auf die Einnahmen verzichten müssen, sondern wäre unter der Last der mit Verlust arbeitenden Charterdampfer völlig zusammengebrochen.

Nach Beendigung des Rückkaufprogramms in England trat diese Form für die Wiederherstellung der Flotte etwas mehr in den Hintergrund, weil jetzt die eigenen Mittel der Reedereien in verstärktem Maße als Zuschüsse für die immer wertloser werdende Reichsentschädigung verwendet werden mußten, und weil schon eine ganze Reihe von neuen Schiffen in Dienst gestellt werden konnte. Immerhin hat die deutsche Reederei, so lange sie sich der Inflationsgewinne erfreuen konnte, noch öfter von günstigen Kaufgelegenheiten Gebrauch gemacht, und konnte 1922 und 23 zusammen etwa 400 000 Br.R.T. teils zurück, teils neuerwerben. 1) Wenn auch die Einstellung von gekauften, also in der überwiegenden Mehrzahl älteren Schiffen, nur als ein Notbehelf anzusehen war, so hebt der tatsächliche Umfang der Kauftätigkeit zur Genüge die Bedeutung hervor, die sie für den Wiederaufbau der Flotte hatte. Mit Hilfe dieser Schiffe haben die Reeder die Mittel aufgebracht, die ihnen die Beendigung ihres Neubauprogrammes ermöglichten.

Das Hauptaugenmerk bei der Wiederherstellung ihrer Flotte richteten die Reeder auf die Ersatzschaffung von Schiffsraum durch Neubauten. Zur Ausführung stand das im Abfindungsvertrage vom Februar 1921 festgelegte Bauprogramm, das etwa 1,5 Millionen Br.R.T. vorsah. Die folgende Tabelle über die Bautätigkeit der deutschen Werften gibt allerdings auch nicht nur annä-

1) Nach Mitteilungen d. „Germ. Lloyd" Berlin

hernd ein richtiges Bild von dem Umfange des für die deutsche Flotte in Betracht kommenden Schiffsraumes.

Bautätigkeit deutsch. Werften für deutsche Rechnung in Br.R.T. 1)

Jahr	Auftragsbestand	In Angr. gen.	Fertiggest.
1919	763 078	— —	150 846
1920	1 563 846	951 614	241 199
1921	1 667 027	344 380	404 733
1922	1 171 576	90 718	598 320
1923	597 404	124 148	380 774
1924	405 700	110 000	197 483

Der ziemlich beträchtliche Auftragsbestand des Jahres 1919 hätte wohl eine ausreichende Basis für die neue Flotte bilden können. Nun war aber im „Friedensvertrage" festgelegt worden, daß auch die auf den Helligen liegenden Schiffe genau so der Ablieferungsverpflichtung unterlagen wie die übrige Flotte. Betroffen waren zunächst etwa 590 000 Br.R.T., so daß von den 763 000 Br.R.T., die sich 1919 im Bau befanden, nur etwa 170 000 Tonnen kleiner Fahrzeuge für die deutschen Reeder in Betracht kamen. 2) Verschiedentliche Vorstellungen deutscherseits hatten allerdings den Erfolg, daß auf den Londoner Verhandlungen im Mai 1920 100 000 Br.R.T. dieses Schiffsraumes Deutschland zugesprochen wurden. 3) Damit hob sich also die Deutschland verbleibende Tonnage auf 270 000 T. Auch wurde der Umfang der auf Grund des „Friedensvertrages" jährlich bis zum 1. 1. 25 an den Feindbund zu liefernden Neubauten von 200 000 auf 75 000 Br. R.T. ermäßigt, ein Zugeständnis, das allerdings keine praktische Bedeutung haben konnte; denn in Anbetracht der Frachtenkrise und des Arbeitsmangels der eigenen Werften dachte so wie so kein Land daran, von diesem Rechte Gebrauch zu machen.

Der Abschluß der Londoner Verhandlungen hatte in anderer Hinsicht eine größere Bedeutung für den deutschen Schiffsbau. Durch die dort endgültig getroffene Bestimmung, daß nur die Schiffe abgegeben werden mußten, deren Kiellegung vor dem 10. 1. 20 erfolgt war, wurde die Unsicherheit über das Schicksal eventueller Nebenbauaufträge beseitigt, mit deren Erteilung man selbstverständlich — wenigstens galt dies für die Schiffe über

1) „Stat. Jb. f. d. Dt. Reich."
2) „Hamb. Korresp." 23. 1. 21
3) „Ind. u. Handelsztg." 10. 6. 20

1 000 Br.R.T. — bis dahin zurückgehalten hatte. Kostbare Zeit, die nicht mehr eingeholt werden konnte, war aber verloren gegangen. Diese Tatsache mußte umso schwerer ins Gewicht fallen, als mit dem Zeitverlust auch große finanzielle Verluste der Reeder verbunden waren, da die ihnen auf Grund der Gesetze von 1917 und 1919 zugeflossenen Summen nur teilweise wertbeständig angelegt werden konnten und somit der fortschreitenden Geldentwertung zum Opfer fielen. Jetzt erst, nach dem Londoner Abkommen, konnten die Reeder daran denken, mit großen Aufträgen an die Werften heranzutreten. Zu den 270 000 im Bau befindlichen Brutto-Register-Tonnen wurden in Angriff genommen:

1920:	952 000 Br.R.T.
1921	344 000 Br.R.T.

Damit waren jedoch die Mittel völlig erschöpft. Da die laufende Finanzierung der Bautätigkeit im Interesse der ungestörten Fortführung nicht gefährdet werden durfte, wurden nicht nur der erheblich entwertete Rest der Reichsentschädigung sondern auch die eigenen Mittel der Reeder, die überdies durch den Rückkauf der englischen Schiffe stark in Anspruch genommen worden waren, verbraucht. Es wurde sowohl von der Erteilung neuer Aufträge Abstand genommen, als auch nahm die Einstellung schon begonnener Bauten einen Umfang an, der den Restbaubestand des Jahres 1921 von 1 262 000 um 91 000 auf 1 171 000 Br.R.T. verminderte. Die Ende 1922 bewilligte Nachentschädigung und die günstige Lage der deutschen Schiffahrt hatte es nicht vermocht, die völlige Abwicklung des Bauprogrammes zu gewährleisten, geschweige denn ein zweites in die Wege zu leiten. Mit dem Jahre 1923 war der eigentliche Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte im allgemeinen abgeschlossen. Das Jahr 1924, das allerdings noch einen Restbestand des Programmes herübernehmen mußte, kann man dann als das erste Normaljahr für die Weiterentwicklung der neuen deutschen Flotte ansehen. Die jetzt völlig auf sich selbst gestellte und außerdem den Einflüssen der Weltschiffahrtskrise unterworfene deutsche Reederei war kaum noch in der Lage, den Bestand ihrer Flotte durch entsprechende Neubauten auf der erreichten Höhe zu halten. Mit 197 000 Br.R.T. konnte gerade der aus dem Jahre 1923 übernommene Bestand zur Ablieferung gelangen. Nicht günstiger stellte sich der Schiffbau 1925

(für deutsche Rechnung etwa 200 000 T.). Der Anfang 1925 vom Reich zur Verfügung gestellte Kredit hat demnach auch nicht viel helfen können.

Die völlige Ausnutzung der Leistungsfähigkeit der deutschen Werften (700 000 Br.R.T.) wurde also in keinem Jahre erreicht. Neben der Unzulänglichkeit der verfügbaren Mittel kamen noch eine Reihe anderer Momente in Betracht, welche die Fertigstellung der Bauten verzögerte. Besonders in den ersten Jahren wurde der deutsche Schiffbau durch öfter auftretende Lohnbewegungen der Werftarbeiter, die gelegentlich zu Streiks oder Aussperrungen führten, und durch einen bis weit in das Jahr 1921 anhaltenden Material- und Kohlenmangel höchst ungünstig beeinflußt. Die Notwendigkeit einer ungehinderten Versorgung mit Kohle und Eisen hatte denn auch bald zur Anbahnung engerer Beziehungen zwischen Werften, Bergbau und Schwerindustrie geführt, die es ermöglicht hatten, solchen Wechselfällen erfolgreich zu begegnen.

Die durch die Bestimmungen des Reedereiabfindungsvertrages bewirkte Gebundenheit der Reeder an die deutschen Werften, vor allem aber auch deren verhältnismäßig billige Produktion, hatte für Neubauten auf ausländischen Werften einen nur kleinen Raum übrig gelassen. Es wurden auf ausländischen Werften für deutsche Rechnung gebaut:

1919	—	
1920	—	
1921	2 564	Br.R.T.
1922	16 576	„
1923	40 103	„
1924	2 100	„ [1]

Die Art der Bautätigkeit bewegte sich in ganz anderen Formen, als es früher üblich war. Man sah im allgemeinen davon ab, Luxus- und eigentliche Schnelldampfer zu bauen, und beschränkte sich auf einen Typ, der in einfachster Form das Zweckmäßigste für die Schiffahrt der Gegenwart darstellte.[2] Die katastrophale Frachtenlage, die Unsicherheit im Im- und Export

1) „Stat. Jb. f. d. Dt. Reich."
2) Cuno i. „Wiederaufbau" 1922/23 Heft 11/12

und der scharfe Konkurrenzkampf auf dem Weltmeere brachte es mit sich, daß man versuchen mußte, eine Bauart zu finden, die sich den Verhältnissen leichter anpassen konnte. Den Anforderungen entsprach in vollkommster Weise das sog. democratic — ship, das Fracht und Passagiere aufnehmen konnte, so daß es sich auf der einen Seite zu erholen vermochte, wenn es auf der anderen Seite Schaden erlitt.

Noch in einer anderen Beziehung hat der deutsche Schiffbau eine bedeutsame Wandlung erfahren. Da man den erhöhten sozialen Ansprüchen und Ansichten Rechnung tragen mußte, nahm man bei der Einrichtung der der Personenbeförderung dienenden Schiffe auf die veränderten Verhältnisse in weitestem Maße Rücksicht. Der Bau von 3. Klasse-Spezialdampfern, die bei verhältnismäßiger Billigkeit das bisherige System der ausschließlichen Massenunterbringung im offenen Zwischendeck beseitigten, und für den größten Teil ihrer Fahrgäste Kammern von 2 bis 6 Betten enthielten. Der Rest wurde im sog. Wohndeck untergebracht, das gleichfalls eine Seereise nicht mehr zur Qual werden ließ, wie dies früher für die Minderbemittelten und Auswanderer der Fall gewesen ist. Auch standen den Reisenden 3. Kl. Gesellschaftsräume, Speisesäle, Promenadendecks, kurz alle Einrichtungen, die bisher den Kajütpassagieren vorbehalten gewesen waren, zur Verfügung.[1] Damit sind wohl auf der einen Seite höhere Betriebskosten verbunden, die aber andererseits reichlich dadurch ausgeglichen werden, daß ein derartiges Schiff besser besucht wird als ein Passagierdampfer mit dem unbequemen Zwischendeck.

Ganz besonders aber mußte man darauf Bedacht nehmen, daß die Wirtschaftlichkeit des einzelnen Schiffes auf eine Stufe gebracht wurde, welche es in den Stand setzte, sowohl im internationalen Wettbewerb bestehen zu können als auch eine angemessene Rentabilität zu gewährleisten. Es handelt sich hier in der Hauptsache um die Größe des Schiffes und um die Antriebsart.

In Bezug auf die Schiffsgröße muß man davon ausgehen, daß der Schiffsraum nur zu einem Teil zur Aufnahme von Personen oder Frachten bestimmt ist. Der andere Teil wird durch Schlote, Ventilatoren, Räume für Maschinen, Betriebsstoff, Was-

1) „Der Wiederaufb. d. Dt. Uebersee-Schiff." 1924

ser, Proviant, Schmiermaterial und das Schiffspersonal in Anspruch genommen. Es stehen sich toter und Nutzraum gegenüber. Es ist klar, daß die Rentabilität des Schiffes um so größer sein muß, je kleiner der tote Raum im Verhältnis zum nutzbaren ist. Dieses Verhältnis verschiebt sich mit dem Wachsen des Schiffsgefässes immer mehr zu Gunsten des letzteren, denn der Bedarf an Mannschaft, Betriebsstoffen, die Größe der Maschinen usw. nehmen nicht in demselben Maße zu, ja sie können sogar bis zu einer bestimmten Grenze gleich bleiben. Ein treffendes Beispiel hierfür, das allerdings schon längere Zeit zurückliegt, trotzdem aber noch heut in demselben Maße seine Gültigkeit hat, ist eine an drei Reichspostdampfern vorgenommene Verlängerung.[1] Diese Schiffe wurden auseinandergezogen, und in den entstandenen leeren Raum wurde bei zweien ein Mittelstück von 17 m, bei dem dritten sogar von 25 m Länge eingebaut. Die Maschinenanlagen konnten beibehalten werden und der Verbrauch an Löhnen, Heizmaterial usw. blieb gleich. Dagegen vergrößerte sich der Laderaum für die beiden ersten Schiffe von 3 280 auf 5 380 cbm, für das letztere von 3 280 auf 6 620 cbm. So sehen wir, daß die Selbstkosten pro Leistungseinheit bei einem größeren Schiffe geringer sind als bei einem kleineren; denn da die Gesamtkosten einer Reise für das größere Schiff gleich oder nur wenig höher sind als bei dem kleineren, so entfällt auf die einzelne Leistung auch ein geringerer Teil der Selbstkosten. Die Differenz zwischen den von einer Tonne Frachtgut oder einer Person zu tragenden Selbstkosten und dem für die Person oder das Gut erhaltenen Entgelt, also der Reingewinn pro Produktionseinheit, steigt mit der Größe des Schiffes. (Es ist natürlich eine völlige Ausnutzung der Leistungsfähigkeit vorausgesetzt.

Der Unterschied in der durchschnittlichen Schiffsgröße in der deutschen Flotte zwischen 1914 und 1925 ist recht beträchtlich:

1914	2 286 Br.R.T.
1925	1 509 Br.R.T.

Dieser Rückgang liegt vor allem darin begründet, daß einmal der Bau von großen Luxusdampfern wegfiel, weiterhin aber auch darin, daß die deutschen Reedereien bei dem Bau von Fracht-

1) Schachner, „Das Tarifwesen in der Personenbeförderung der Transozeanischen Dampfschiff.“ 1904. S. 65.

dampfern kleinere Maße vorzogen, weil sie richtig schätzten, daß größere Schiffe bei der vorauszusehenden ungünstigen Schiffahrtslage leicht der Gefahr der Leerfahrt ausgesetzt sein würden. So fiel also für die deutsche Schiffahrt die Möglichkeit, die Rentabilität durch die Größe der Schiffsgefäße auf eine hohe Stufe zu bringen, fort.

Aus diesem Grunde erhält die Frage nach der Anwendung der wirtschaftlichsten Betriebsart eine erhöhte Bedeutung. Vorauszuschicken ist in diesem Zusammenhang, daß, abgesehen von den Segelschiffen, die ja kaum noch eine Rolle spielen — die Weltsegelflotte betrug Mitte 1925 nur 3,50 Prozent des Gesamtschiffsraumes — die einzelnen Antriebsarten ihrer Wirtschaftlichkeit nach folgende Reihenfolge einnehmen:

1. Motorantrieb,
2. Oelfeuerung,
3. Kohlenfeuerung.

Bei Versuchen, die man mit drei gleich großen Schiffen, das eine mit Kohlen-, das andere mit Oelfeuerung, das dritte mit Motorantrieb anstellte, kam man zu dem Resultat, daß sich die Betriebskosten der einzelnen Fahrzeuge auf einer Reise wie 8 : 5 : 3 verhielten, trotzdem der Oelpreis erheblich höher ist als der Kohlenpreis.

Dies ist aus einer Reihe von Gründen zu erklären. Z. B. braucht ein Schiff (10 000 T.) für 200 Fahrtage

bei Kohlenfeuerung	13 000 t Kohle
bei Oelfeuerung	9 000 t Oel
bei Motorantrieb	4 400 t Oel

wodurch schon der Preisunterschied der beiden Betriebsmittel wesentlich gemildert wird. Angenommen nun, das Schiff bunkert für eine Reise von 6 000 Seemeilen, so erbringt gegenüber dem Kohle feuernden Dampfschiff das Motorschiff einen Gewinn von 1 150 cbm Laderaum, das Oel feuernde von 650 cbm.[1] Außerdem ist bei den letzteren beiden Antriebsarten eine Verminderung der Mannschaft möglich, bei dem Motorschiff wieder in größerem Umfange als bei dem Oelbrenner, was einerseits eine Ersparnis an Löhnen und Verpflegungskosten bedingt, andererseits Raum für Aufnahme von Fracht oder Passagieren freimacht.

---

1) „Die neue technische Entwicklung d. H. A. L." in „Wiederaufbau der dt. Ueberseeschiffahrt" 1924

Schließlich ist noch ein wichtiges Moment zu berücksichtigen, welches die Vorteile des Oelbetriebes vermehrt, wenn es auch nicht direkt einen Einfluß auf die Rentabilität ausübt. Gerade für Fahrzeuge, die der Personenbeförderung dienen, ist die Abschaffung der Kohle bedeutsam. Die Oelfeuerung und ebenso der Motor arbeiten bei sachgemäßer Behandlung rauchlos, während bei Kohle ein zufriedenstellendes Ergebnis in dieser Beziehung noch nicht erzielt worden ist. Ebenso ist es für den Reisenden sicher wesentlich, ob beim Nachbunkern von Brennstoffen das ganze Schiff in Kohlenstaub eingehüllt ist, und die Fenster, womöglich in tropischen Gegenden, stundenlang geschlossen gehalten werden müssen, oder ob der Fahrgast, wie dies bei der Oelübernahme der Fall ist, von dem ganzen Vorgang überhaupt nicht belästigt wird. Es ist klar, daß dieser Umstand im Wettbewerb des Personenverkehrs eine ausschlaggebende Rolle spielt, und nicht zuletzt bei der Frage der Antriebsart für Neubauten in Erwägung zu ziehen ist.

Infolge des scharfen Wettbewerbes in der Schiffahrt hat denn auch die Verbreitung der Oelfeuerung und des Motors außerordentlich zugenommen. Die Umstellung der Kohlen- auf die Oelfeuerung bedeutet aber nur ein Uebergangsstadium zum Oelmotor, dem die Führung in den Antriebsarten in der Welthandelsflotte über kurz oder lang zufallen dürfte. Nach Beseitigung der letzten technischen Schwierigkeiten bewegte sich der Weltschiffbau mehr und mehr in dieser Richtung. Es betrug der Anteil der im Bau befindlichen Motorschifftonnage an der Gesamttonnage: 1)

Dez. 1922	10 %
1. Qu. 1923	12 %
2. Qu. 1923	18 %
3. Qu. 1923	24 %
4. Qu. 1923	35 %
4. Qu. 1924	45 %
1. 1. 1925	60 %
1. 1. 1926	97 %

1) „Hansa“ Aug. 1924, „Dt. Allg. Ztg.“ 3. 3. 25
„Wirtschaftsdienst“ 22. 1. 26

Allerdings hat sich diese Umstellung im Schiffbau noch nicht in demselben Maße auf den Bestand der Weltflotte auswirken können: (in %) 1)

	1914	1922	1923	1924	1925
Kohle	88,69	70,61	68,67	66,20	64,76
Oel	2,62	22,34	24,23	26,79	27,54
Motor	0,47	2,35	2,56	3,09	4,20
Segel	7,95	4,70	4,34	3,92	3,50

Die deutsche Flotte setzte sich Mitte 1924 nach Antriebsarten zusammen: 2)

Betriebsart	Br.R.T.	% d. Ges. Bestd.
Kohle	2 468 243	83,8
Oel	252 272	8,5
Motor (u.M.Segel)	151 705	5,1
Segel	81 451	2,6

Wie ersichtlich nehmen die mit Kohle gefeuerten Dampfer einen wesentlich höheren Prozentsatz der Gesamttonnage ein als es bei der Weltflotte der Fall ist, während andererseits der Motorschiffsraum günstiger dasteht. Es mag befremdlich erscheinen, daß bei der deutschen Flotte, die ungefähr zur Hälfte das Produkt der letzten Jahre ist, die beiden modernen Schiffsgattungen, von denen man eine Lösung des sich immer komplizierter gestaltenden Rentabilitätsproblems in der Schiffahrt erhofft, nicht mit größeren Anteilsquoten vertreten sind. Zunächst beruhte diese Tatsache auf Schwierigkeiten, die hauptsächlich in dem Zustande der deutschen Werften begründet waren. Wenn diese auch in ihren technischen Anlagen ungeschwächt aus dem Kriege hervorgegangen sind, so muß man berücksichtigen, daß sie im weitesten Umfange auf den Kriegsschiffbau umgestellt gewesen waren. Für die neuesten Erzeugnisse im Handelsschiffbau, vor allem Oelfeuerungsmaschinen und Motore, waren deshalb entsprechende Anlagen in den notwendigen Ausmaßen nicht vorhanden, so daß die Inangriffnahme eines größeren Bauprogrammes auf dieser Grundlage zunächst ausgeschlossen war, zumal eine diesbezügliche Umstellung der deutschen Werften aus eigener Kraft und infolge mangelnder staatlicher Mittel nur langsam vor sich gehen konnte.

1) „Berl. Börs. Ztg." 30. 12. 24., „Wirtsch. Dst." 4. 8. 22; 10. 8. 23., 22. 1. 26.

2) „Berl. Börs. Zt." 30. 12. 24.

Glücklicherweise hat sich dieser Umstand nicht in seiner vollen Schwere auswirken können. Alle Schwierigkeiten voraussehend hatte nämlich die „H.A.L." im Verein mit der „Gute Hoffnungshütte" und der „Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft" Ende 1918 in der „Deutschen Werft" ein Unternehmen gegründet, welches allen Ansprüchen, die an den neuzeitlichen Schiffbau gestellt wurden, in jeder Beziehung gewachsen ist. 1) Der Grundgedanke bei dieser Gründung war neben der Herstellung von Oelfeuerungs- und Motoranlagen vor allem auch die möglichste Beschleunigung des Baues, die erzielt wurde durch eine serienweise Herstellung gleichartiger Schiffe, durch eine weitgehende Verarbeitung des Materials in den binnenländischen Werken und die gleichfalls dort vor sich gehende Herstellung der Maschinen und Motore. Die reichen Erfahrungen der „Gute Hoffnungshütte" auf dem Gebiete des Schiffmaschinenbaues, und der „A.E.G." in der Herstellung von Motoren konnte dabei dem Unternehmen in besonderem Maße zur Verfügung stehen. Dem Vorgehen der genannten Gesellschaften ist es mit zu danken, daß unsere Reeder bald in den Besitz von Schiffen kamen, die sich auf der Höhe der letzten Erzeugnisse des Auslandes hielten, und daß Oel und Motor innerhalb unserer heutigen Flotte nicht gänzlich hintenan gestellt sind.

Es sind noch mehrere andere Gründe dafür maßgebend gewesen, die der Modernisierung des deutschen Schiffbaues hindernd im Wege gestanden hatten. Man darf nämlich nicht vergessen, daß die völlige Abhängigkeit Deutschlands vom Auslande in der Oelversorgung zur Vorsicht mahnen mußte, ein Moment, das erst in späterer Zeit mit der zunehmenden Verbreitung der Oelbunkerstationen an Schwergewicht verloren hatte. Doch hat der Mangel an eigenen Oelquellen zur Folge gehabt, daß auch weiterhin der Einbau von Oelmaschinen verhältnismäßig vernachlässigt wurde, und daß man sich mehr dem Motor zuwandte, dessen Oelverbrauch ja bedeutend geringer ist. Da jedoch der Diesel-Motor wegen seiner Bedeutung für Untersee-Boote ein Gegenstand des Argwohnes unserer Feinde war, konnte er bei der Erneuerung unseres Schiffsmaterials gleichfalls nicht diejenige Berücksichtigung erfahren, die er als Schiffsantriebsmaschine verdiente. Nach deutschen Statistiken wurden auf deutschen Werften für deutsche Rechnung

1) Gesch. Ber. d. „H. A. L." 1921

1919—1925 nur 262 697 Br.R.T., das sind 12 % des Gesamtbaues, Motorschiffsraum fertiggestellt.[1] Aus demselben Grunde hielt sich auch die Durchschnittsgröße der gebauten Motorschiffe in bescheidenen Grenzen und hat sich erst verhältnismäßig spät beachtlich erholt. Sie betrug:

1919	171	Br.R.T.
1920	72	"
1921	436	"
1922	4 262	"
1923	2 671	"
1924	4 542	"
1925	3 668	"

Es ist bedauerlich, daß der deutsche Schiffbau gerade während seiner Blütezeit auf die Ausgestaltung der Schiffe mit den wirtschaftlicheren Antriebsarten so wenig Bedacht nehmen konnte. Jedoch ist hervorzuheben, daß der überwiegende Teil der Flotte, die der Personenbeförderung dient — bei der „H.A.L." ist es ausnahmslos der Fall —, nur Oel als Antriebsstoff verwendet, und ferner, daß auch alle sonstigen sowohl der Wirtschaftlichkeit als auch Sicherheit eines Schiffs dienenden technischen Errungenschaften, wie Turbinen, das Flettnerruder, der Kontrapropeller, Außenbordschlingertanks usw. in hervorragender Weise Berücksichtigung gefunden haben. Dadurch konnte in gewissem Umfange der Mangel an Oel feuernden und Motorschiffen ausgeglichen werden.

Im großen und ganzen kann man wohl mit Recht sagen, daß sich der deutsche Schiffspark an Qualität mit dem Ausland wohl messen kann.

Nicht niedriger als in Bezug auf Rentabilität und Wettbewerbefähigkeit sind die volkswirtschaftlichen Wirkungen der Modernisierung der Flotte einzuschätzen. Diese Wirkungen liegen darin begründet, daß mit einer Vervollkommnung des Transportmittels notwendiger Weise eine Verminderung der Transportkosten verbunden ist, indem das Schiff, das mit geringeren Selbstkosten arbeitet, auch mit geringeren Preisen für seine Leistung zufrieden sein kann. Die Transportkosten sind aber ein

1) „Stat. Jb." d. d. Dt. Reich", „Hbg. Frd. Bl." 25. 12. 25

wichtiger Bestandteil der Herstellungskosten jedes Gutes, auch desjenigen, das an der Stelle der Produktion verbraucht wird, insofern, als man nicht nur die Kosten des Transportes der fertigen Waren bis zum Orte des Verbrauches, sondern auch diejenigen für die Heranschaffung der Rohstoffe, der Unterhaltsmittel für die Arbeiter und der Maschinen und die Kosten der mit der Produktion und dem Absatz verbundenen Reisen zu den Transportkosten rechnen muß. Mit einer Senkung der Transportkosten sinken aber bei marktgängigen Gütern die Preise, die unter dem Einfluß der Konkurrenz die Tendenz haben, sich den Herstellungskosten anzunähern. Mit der Verbilligung des Gutes wird aber seine Transportfähigkeit verbessert, d. h. das Gut kann auf eine größere Entfernung zum Absatz gebracht werden. Dadurch entsteht für jeden Produktionsplatz ein in dem Maße, in dem die Preise infolge der Transportverbilligung sinken, erweiterter Kundenkreis, für jeden Konsumentenplatz aber ein erweitertes Bezugsgebiet. Man muß natürlich hierbei von allen anderen den Preis beeinflußenden Momenten absehen. Andererseits darf man doch nicht unberücksichtigt lassen, daß jedes andere den Preis eines Produktes verbilligende Moment durch hohe Transportkosten in ihrer Wirkung ganz aufgehoben oder doch zum mindesten abgeschwächt werden kann.

Die Bedeutung der Transportkosten ist allerdings nicht für alle Güter gleich. Dieser Umstand ergibt sich aus dem Verhältnis der Transportkosten zum Tauschwert des Gutes. Bei hochwertigen Gütern, bei denen die Transportkosten einen verhältnismäßig geringen Anteil aller Gestehungskosten ausmachen, wird die Aenderung der Transportkosten in ihrer Wirkung hinter den anderen preisgestaltenden Faktoren zurückbleiben, und umgekehrt bei billigen Gütern steht sie im Vordergrund. Es werden also für die Absatzverhältnisse der letzteren Transportmittelvervollkommnungen einen größeren Einfluß ausüben als für die der ersteren.

Die Entwicklung der Preis- und Absatzverhälnisse, die sich aus den Fortschritten der Verkehrsmittel ergibt, beeinflußt aber ihrerseits das Wirtschaftsleben in mannigfachen Richtungen in einer Weise, die nicht übersehen werden kann, und zwar in Bezug auf die Erzeugung und die Verteilung der Güter. Die Senkung der Preise hat zunächst eine Steigerung der Konsumtion zur

Folge, indem der Konsumentenkreis nicht nur durch die örtliche Erweiterung des Absatzgebietes größer wird, sondern auch dadurch, daß der geringere Preis des Produktes auch in dem alten Absatzgebiet mehr Käufer heranzieht. Die Produzenten nehmen die Steigerung der Nachfrage wahr und können dementsprechend ihre Produktion erhöhen. Je größer aber der Umfang der Produktion und des Absatzes wird, desto mehr kann einerseits die Landwirtschaft ihren Betrieb intensivieren, andererseits die Industrie zum wirtschaftlicheren Großbetrieb übergehen.

Die durch die Verbesserung der Transportmittel zu erzielende Minderung der Beförderungspreise ergeben noch insofern für die Volkswirtschaft wertvolle Vorteile, als der für den Transport notwendige Aufwand, das ist die tote Last des Güterumlaufes, verringert wird, so daß Arbeitskräfte und Kapital frei werden, die anderweitig, besonders in der Produktion, Verwendung finden können. Von Bedeutung ist die durch die Transportmittelverbesserung erzielte Verbilligung der Güter des täglichen Bedarfes auf den Arbeitslohn. Da dieser bekanntlich mit den Kosten des Lebensunterhaltes in einem gewissen Zusammenhang steht, so wird eine Verminderung der Preise allmählich eine Verminderung der Lohnhöhe zur Folge haben. Dadurch wird wiederum die Produktion verbilligt. Ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Auslande steigt, und ebenfalls wächst ihr Absatz im Inland.

Jedoch auch im Interesse des Arbeiters liegt eine Verbilligung des Transportes. Bleiben die Löhne trotz der Preissenkung auf derselben Höhe, so ist er in der Lage, seinen Lebensunterhalt zu verbessern. Andererseits besteht bei niedrigen Personenfahrpreisen die Möglichkeit, daß im Falle eines lohndrückenden Ueberangebotes an Arbeitskräften der Ueberschuß an diesen leicht andere Wirtschaftsgebiete aufsuchen kann, wo die Löhne höher sind, wodurch wiederum die heimischen Löhne steigen.

Unter Transportmittelvervollkommnung sind aber auch die Maßnahmen zu verstehen, die sich auf Sicherheit, Schnelligkeit, Bequemlichkeit und die der Natur des zu befördernden Gegenstandes entsprechende Beschaffenheit beziehen. Je größer die Sicherheit und je besser die Beschaffenheit des Schiffes, desto geringer die Gefahr der Vernichtung der Beschädigung der Güter,

bezw. desto kleiner die Lebensgefahr für die Passagiere. Je höher die Schnelligkeit, desto kürzer ist die Lager- und Beförderungszeit der Güter, desto geringer ist der damit verbundene Zinsverlust. Ebenso wirkt die Verkürzung der Reisezeit günstig: Zeit ist Geld.

Die Verhältnisse während der Jahre 1924 und 1925 lassen jedoch unzweifelhaft erkennen, daß es der deutschen Reederei schwer fallen dürfte, ihre Position, die sie in Hinsicht auf die moderne Gestaltung ihrer Flotte besaß, zu behaupten. Während das Ausland auf der einen Seite seinen Schiffbau trotz der ungünstigen Schiffahrtslage auf Grund der ausgedehnten Subventionspolitik doch noch zu steigern vermochte, — der Weltschiffbau betrug:

1923	1 643 101	Br.R.T.
1924	2 247 751	„
1925	2 163 855	„

und sich andererseits durch eine erhöhte Abwracktätigkeit von überalterten Schiffen befreite, sind für deutsche Rechnung fertiggestellt worden:

1923	420 877	Br.R.T.
1924	197 000	„
Dagegen		
1925	rd. 200 000	„

Es hat demnach schon eine Verschiebung zu Ungunsten der deutschen Flotte stattgefunden.

8*

Schluß.

Es ist nun die Frage, ob begründete Aussicht besteht, unsere Flotte nicht nur in ihrem heutigen Umfange und in ihrer Leistungsfähigkeit zu erhalten, sondern auch in absehbarer Zeit sämtliche Kriegs- und Ablieferungsverluste wieder einzuholen. Soweit man heute die Dinge überschauen kann, muß man diese Frage leider verneinen. Zu dieser Annahme berechtigt zunächst die tatsächliche Lage im deutschen Schiffbau. Von den am 31. 12. 1925 auf deutschen Werften liegenden 234 000 Br.R.T. 1) entfällt etwa die Hälfte auf fremde Rechnung. Wenn man sich vergegenwärtigt, daß man mit einem normalen jährlichen Abgang von etwa 210 000 t rechnen muß, so ist es klar, daß der restliche für die deutsche Flotte in Betracht kommende Baubestand nicht einmal einen entsprechenden Ersatz für den Abgang zu bieten vermag. Wenn andererseits die deutsche Reederei von der sehr notwendigen Abwracktätigkeit Abstand nimmt, so ist dadurch wieder die Wettbewerbefähigkeit ihrer Flotte stark gefährdet. Um also eine langsame Weiterentwicklung unserer Flotte zu erreichen, müßten 1926 etwa 300—400 000 Br.R.T. fertiggestellt werden, also wären noch zu Beginn des Jahres zu erteilende Neubauaufträge in Höhe von mindestens 200 000 Br.R.T. notwendig.

Sämtliche dafür maßgebenden Voraussetzungen sind die denkbar ungünstigsten. Die finanzielle Basis der deutschen Schiffahrtsgesellschaften ist recht schmal geworden. In folgender Tabelle über die Goldumstellung der wichtigsten Reedereien kommt diese Tatsache unzweifelhaft zum Ausdruck: 2)

Reederei	Fried.Kap.		Infl.Kap.	Gold.Kap.	
	St.A.	VA.		St.A.	V.A.
Austral	20	60	24	18	0,23
H.A.L.	180	180	105	54	1,1

---

1) „Wirtschaftsdienst“ 22. 1. 26
2) „Dt. Allg. Ztg.“ 25. 12. 24
„Berl. Börs. Ztg.“ 30. 12. 24

Reederei	Fried.Kap.	Infl.Kap.		Gold.Kap.	
	St.A.	V.A.		St.A.	V.A.
Hb.Süd	25	50	45	20	0,5
Hansa	25	120	50	12	—
Kosmos	14	60	24	12	0,12
Nrddt.Ll.	125	800	200	32	1,0
Roland	9	120	30	12	0,127

(Mill. M)

Besonders bei der „Hamburg-Amerika-Linie" und beim „Norddeutschen Lloyd" fällt der krasse Unterschied zum Friedenskapital auf. Außerdem sind die meisten Gesellschaften mit nicht unerheblichen Kreditschulden belastet, die sie zur Weiterführung ihres Wiederaufbauprogramms aufnehmen mußten. Von Sachverständigen werden diese Schulden auf etwa ein Drittel des Wertes der Flotte geschätzt.[1]

Bedauerlicher Weise ist die Hoffnung der Reeder, daß ihre Betriebe von der Obligationsumlage aus dem Dawes-Plan befreit bleiben würden, nicht in Erfüllung gegangen, und eine Belastung des Betriebsvermögens der Schiffahrtsunternehmungen mit Industrieobligationen ist zur Tatsache geworden.[2] Nachdem auf Grund der Vermögenssteuererklärungen für 1925 das der Aufbringungspflicht nach dem Gesetze zur Aufbringung der Industrieobligationen unterliegende Betriebsvermögen errechnet worden ist, ist der Prozentsatz, nach dem für die erste Umlegung die zur Verzinsung der Industrieobligationen aufzubringenden Summen zu berechnen sind, auf 13,64 % des einzelnen Betriebsvermögens festgesetzt worden. Da im laufenden Reparationsjahr 1926 eine Verzinsung von 2,5 % erfolgt, und daneben ein 10%iger Zuschlag zur Bildung einer Rücklage aufzubringen ist, sind von 13,64 % des einzelnen Betriebsvermögens 2,75 %, das sind 3,75 pro Tausend des Betriebsvermögens, zu leisten. Wohl hat die deutsche Regierung von ihrem Rechte, bestimmte Arten von Betrieben differenziert zu behandeln, gegenüber der Schiffahrt Gebrauch gemacht, indem bei ihren Unternehmungen als Bemessungsgrundlage nur 50 % des Betriebsvermögens anzusetzen sind, so daß die Belastung nur 1,88 pro Tausend beträgt; bei der

1) „Die Bilanz des Schiffahrtsjahres 1924" („Wirtschaftsdienst" 23. 1. 25)

2) „Dt. Allg. Ztg." 15. 1. 26.

schlechten heutigen und zu erwartenden künftigen Lage im Schiffahrtsgeschäft fällt aber auch diese so schwer ins Gewicht, daß sie im Interesse des weiteren Aufbaues sehr zu beklagen ist.

Angesichts dieser Verhältnisse kann kaum angenommen werden, daß unsere Reeder in der Lage sein werden, aus eigenen vorhandenen Mitteln neue Aufträge an die Werften zu vergeben.

Zur Finanzierung von Neubauten bleiben als einzige Möglichkeiten nur noch übrig: die laufenden Betriebsüberschüsse und Kapitalaufnahmen. Es haben denn auch eine ganze Reihe von Unternehmungen Kapitalserhöhungen beabsichtigt und z. T. schon durchgeführt, unter anderem: 1)

Hb.Süd	um	5	Mill. GM.
Hansa	um	4	"
Ndt.Ll.	um	32	"
Roland	um	1	"

Erwähnenswert ist auch die Anleihe der „Hamburg-Amerika-Linie" in den Ver. Staaten in Höhe von 6½ Mill. Dollar, die auf 10 Mill. erhöht werden können. 2)

Doch kommen alle diese Gelder für Neubauten deswegen nicht in ihrer vollen Höhe in Betracht, weil sie vor allem zur Auffüllung der durch den Krieg und die Kosten des Wiederaufbaues entstandenen Lücken in den Reserven herangezogen werden müssen, um allen späteren Wechselfällen gegenüber gerüstet zu sein. Dies um so mehr, als wenig Aussicht auf eine durchgreifende Besserung in der Schiffahrt besteht. Einer angemessenen Verkleinerung der Weltflotte stehen nach wie vor die größten Hindernisse entgegen, während auf der anderen Seite nicht zu erwarten ist, daß die Entspannung der weltwirtschaftlichen Beziehungen so weit fortschreiten wird, um eine zufriedenstellende Entwicklung des Welthandels zu gewährleisten. Gleichfalls sind für das Passagiergeschäft trübe Zeiten zu erwarten, da die Einwanderungsbeschränkungen der Ver. Staaten für das neue Fiskaljahr 1926/27 ganz bedeutend verschärft worden sind. So ist z. B. die Quote der zur Einwanderung zugelassenen Deutschen von 51 227 Personen auf 22 018 herabgesetzt worden.

---

1) Geschäftsberichte
2) „Dt. Allg. Ztg." 6. 12. 25.

Das Urteil maßgebender Schiffahrtsexperten lautet dann übereinstimmend dahin, daß man zufrieden sein muß, wenn es den deutschen Reedern gelingt, ihre Flotte auf der erreichten Höhe zu halten; ein niederschlagendes Eingeständnis, wenn man sich vor Augen hält, daß sie heute bei normaler Weiterentwicklung seit 1914 7,5—8 Mill. Br.R.T. betragen müßte, tatsächlich aber nur etwas über ein Drittel dieses Umfanges erreicht hat.

Lebenslauf.

Am 27. Dezember 1900 wurde ich als Sohn des Lehrers Eugen Strauß und seiner Ehefrau Agnes, geb. Kandzior, in Gardawitz, Kreis Pleß, geboren. Von 1911 bis 1918 besuchte ich das Staatl. Gymnasium zu Kattowitz. Im Juni 1918 wurde ich zum Heeresdienst einberufen. Nach meiner Entlassung aus diesem bestand ich im Mai 1919 am Staatl. Gymnasium zu Kattowitz die Reifeprüfung. Von Januar 1920 an studierte ich an den Universitäten Breslau und Jena mit Unterbrechungen Rechts- und Staatswissenschaften.

Am 10. Juli 1926 bestand ich an der Universität in Breslau die mündliche Doktorprüfung (rer. pol.).